

新的 CDR 維修條款對備件市場的影響

葉雪美／北美智權報 專欄作家

修正前《歐盟設計規則》(CDR)¹第 110(1)條的維修條款規定如下，

「如果設計構成複合式產品的組成部分，且其目的是維修複合式產品以恢復其原貌，則該設計排除在歐盟設計保護之外」。

歐盟 (EU) 法院在 Audi 集團和身為車輪輪圈設計權人的 Porsche 集團在與 Acacia 公司的訴訟中解釋了上述條款的含義。Acacia 為維修目的複製了包含 Audi 和 Porsche 設計的輪圈設計，並援引 CDR § 110(1) 作為侵權抗辯，EU 法院更擴大了該條款的適用範圍。然而，在杜塞爾多夫高等地區法院(下稱杜塞爾多夫法院) 的汽車鑰匙外殼設計案²中，被告 W+S 同樣援引 CDR § 110(1) 作為侵權抗辯，卻不為法院接受，法院在判決中詳細說明其中緣由。2025 年 5 月 1 日，新修正的 CDR 生效，本次藉此為文介紹，看看這兩案的法律見解是否能繼續適用。

以兩實例進行分析說明

實例 1：EU 法院的解釋 — 汽車輪圈可適用 CDR 維修免責條款

Audi v. Acacia 案 (Case C-397/16 及 Case C-435/16)³

EU 法院說明，在最早的 CDR 草案中的第 110(1)條確實有「設計依附於複合式產品外觀」的要件。但在理事會常駐代表委員會審查過程中，CDR 維修條款文字與現在 1998 年的 CDR 設計保護指令的文字盡量一致，且 CDR 維修條款適用的零件設計，只保留一個條件 — 「為了維

¹ Council Regulation EC No 6/2002 of 12 December 2001，歐盟設計法，或稱為歐盟設計規則。

² 為案件 I-20 U 291/22，參見 The Volkswagen vs. W+S Autoteile GmbH case。

³ 參見 Case C-397/16-Acacia Srl v. Audi AG and Case C-435/16-Acacia Srl v. Porsche AG [2017] ECLI:EU:C:2017:992。

修一複合產品以修復其原來外觀」就好⁴。以致 2002 年歐盟理事會 (Council of the European Union) 通過的《歐盟設計條例》 (European Design Regulations, EDR) 的正式版本，在 CDR § 110(1) 的條文中就刪除了「依附於複合式產品外觀」這個要件。雖然在上述條文的前言第 13 段並未刪除這要件，但 EU 法院認為，在解釋 EU 的相關法規時，前言可供參考，但是立法過程與立法目的的價值更甚於前言，且也不該否定法條文字本身⁵。

在當初 CDR 立法說明中指出，之所以排除複合式產品的外觀零組件設計的保護，是怕造成市場競爭的限制——尤其針對汽車這種可使用很久的昂貴產品。倘若保護其零組件設計，將導致使用者在汽車可用年限內，所有的零件維修均必須僅能使用原廠零件。因此，CDR 維修條款的目就是要讓購買「使用年限長、且昂貴」產品的消費者，不一定只能向原廠購買外觀零件而被原廠綁架。

EDR 的前言 19 段和第 14 條，並未強制 EU 各會員國內的設計法一定要納入維修條款，但卻提到，若將來 EU 各會員國內法律修正，一定要朝向開放零件市場自由化的修法方向前進。因此，EU 法院指出，適用 CDR 維修條款的零組件有幾個要件——(1) 產品必須註冊 EU 設計；(2) 該設計必須存在於複合式產品上的零組件；(3) 乃為了維修該複合產品回復原來外觀之目的而利用。

2017 年 12 月底，EU 法院在 *Acacia v. Audi* 案判決說明，為了恢復該複合產品原來外觀，汽車合金輪圈可適用於 CDR 維修條款，但同時提醒副廠製造商 *Acacia* 在銷售時要注意下游使用者是否確實將產品作為維修使用。

⁴ 參見 Case C-397/16-Acacia Srl v. Audi AG and Case C-435/16-Acacia Srl v. Porsche AG, at para 35。

⁵ Id. at para 36-37。

Audi 集團的汽車輪圈註冊設計		
EU001105712-0001	EU 00132899-0001	EU00 1989914-0001
		
WSP Italy 可適用 Audi 汽車的輪圈產品		
 WSP - GAGONE - MATTEO PEARL	 WSP - PIRELLI - MATTEO POLISHED	 WSP - AUDI - ANTRACITE POLISHED

圖 1. Audi 輪圈的註冊設計與 WSP 的汽車輪圈產品之比對⁶

實例 2：杜塞爾多夫法院的判決 — 汽車配件不適用 CDR

維修條款

Volkswagen AG v. W + S Autoteile 案件

Volkswagen AG 集團擁有適用於汽車的「鎖定和關閉裝置」的 EU 註冊設計 (Registered Community Design, RCD) 001342174-000 (如圖 2 所示)。

⁶ 圖片來源：EUIPO 公告的 Audi 的 EU001105712-0001、EU 00132899-0001 及 EU00 1989914-0001 註冊設計，以及 Acacia 的 WSP Italy 品牌輪圈的照片來自該公司的網頁，<http://www.wspitaly.com/>。



圖 2. Volkswagen AG 的 RCD 001342174-0001 圖式⁷

被告 W + S Autoteile GmbH (W + S) 銷售汽車鑰匙外殼 (如圖 3 所示)，因此 Volkswagen AG 認為其侵害了 RCD 001342174-0001 設計。



圖 3. W + S 的汽車鑰匙外殼產品⁸

Volkswagen AG 的設計侵權訴訟在一審中勝訴。W + S 上訴至杜塞爾多夫法院，並提起反訴 — 請求宣告 Volkswagen AG 的汽車鑰匙外殼的 RCD 設計無效。W + S 在上訴理由書的不侵權抗辯中援引了 CDR § 110(1)條的維修條款。

⁷ 圖片來源：<https://euipo.europa.eu/eSearch/#details/designs/001342174-0001>。

⁸ 圖片來源：case I-20 U 291/22。

設計權無效之審查

W + S 以下理由主張系爭設計權無效：Volkswagen AG 的 RCD 設計視圖不一致，所呈現的設計特徵也不一致。右側視圖中的按鍵周圍會顯示陰影間隙（見圖 4 紅色箭頭所指之橙色圈選處）而左側視圖則無。

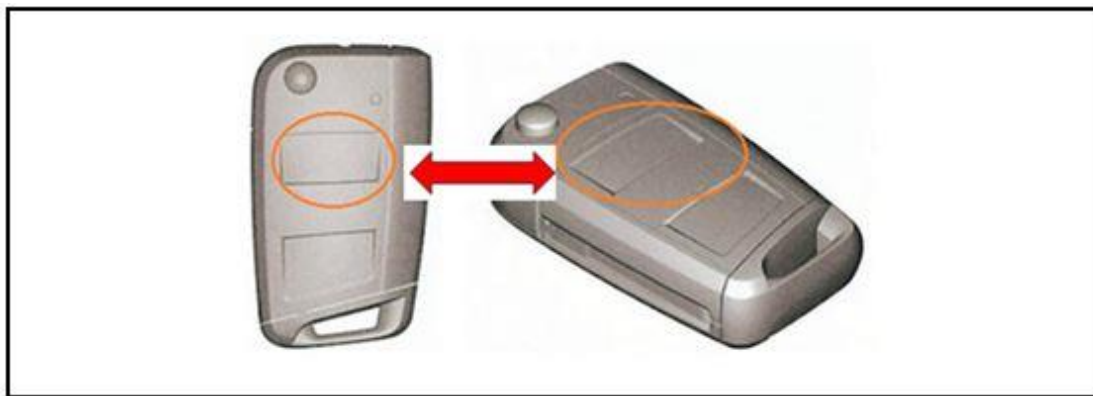


圖 4. Volkswagen AG 的 RCD 圖式中的左、右側視圖不一致之處⁹

參照 EU 法院（CJEU, C-217/17）在 Mast-Jägermeister v. EUIPO 案中的判決，杜塞爾多夫法院裁定，外觀設計的圖式表述必須清晰地表明哪些特徵屬於外觀設計，哪一些特徵不屬之。根據德國最高法院的判例，並非所有的圖式呈現的模糊性都會導致 RCD 無效。相反，外觀設計的造形特徵需要解釋。解釋必須基於外觀設計申請人的實際意圖，該意圖可以從客觀情況和申請人的合理利益中辨識別出來。可以考慮該外觀設計的真實產品，其外觀理應受到 RCD 的保護。還必須考慮到 RCD 申請人提交申請時，其提交的照片的意圖是保持產品外觀一致的觀點，從而獲得合理的保護。即便如此，社會大眾也必須能夠清楚認知保護對象。法院認為，由於視圖正面視野和光線差異，圖 4 左側視圖片中的陰影間隙是不可見的。RCD 其他的圖式也可證實，陰影間隙的可見度取決於拍攝的角度和光照條件。

系爭設計的侵權比對分析

法官認為 Volkswagen AG RCD 設計的保護範圍屬於一般水準。然而，W + S 提交的先前設計並未在 Volkswagen AG RCD 設計申請之前公開，其他的先前技藝與 Volkswagen AG 申請的 RCD 設計之間存在著相當大的差異。

⁹ 圖片來源：case I-20 U 291/22。



圖 5. Volkswagen AG 的 RCD 設計與 W + S 的汽車鑰匙外殼比對

杜塞爾多夫法院判決延伸探討

根據 CDR § 110(1)的維修條款，其使用 Volkswagen AG 的設計是合理、免責的。且 W + S 辯稱，使用車鑰匙及其外殼需要鑰匙的頻率與車內應答器的頻率一致，且該頻率必須是唯一的，這樣車鑰匙才能打開特定車輛，而不能打開其他車輛。因此，W + S 主張，即使車鑰匙沒有物理連接到車輛上，也是車輛的獨特部件。但是，杜塞爾多夫法院不同意下級法院的觀點，意即，車鑰匙外殼不是複合式產品「汽車的零組件」(a component part)。

基於 CDR § 110(1)的維修條款的不侵權抗辯

汽車鑰匙外殼是汽車的零組件還是配件？

汽車和車鑰匙外殼不能相互組裝和重新組裝。具有相當認知的使用者不會將汽車和車鑰匙外殼視為一個功能單元或為一項配件。因其本身就是一個複合式產品 (如圖 6 所示)。



圖 6. Volkswagen AG 的汽車鑰匙套上外殼產品¹⁰

此外，CDR 維修條款的根本目的是允許使用 RCD 來維修複合式產品，使其恢復原有的外觀。並在 CDR § 110(1)中要求 W + S 證明其有意將 RCD 用作維修替換零件。為此，W + S 必須證明其如何確保包含 RCD 的零件僅用於維修目的。甚至，法官還發現，**使用者不會將更換汽車鑰匙外殼視為汽車本身的維修**。W + S 也未證實其如何確保汽車鑰匙外殼專門用於維修。因此，法院認為此類聲明不可能成立，因為 W + S 提供的並非汽車鑰匙外殼的一部分來維修損壞的鑰匙外殼，而是完整的汽車鑰匙外殼。

複合式產品的零組件的定義

EU 法院在 [Acacia](#) 案 (合併案件 C-397/16 和 C-435/16，第 64 和 65 段) 判決中裁定：「必須注意的是，歐盟設計規則 (第 6/2002 號條例) 並未定義「複合式產品的零組件」(component part) 的概念。然而，從該條例第 3(b)和(c)條可知，首先，「產品」是指任何工業品或手工藝品，尤其包括旨在組裝成複合式產品的部件；其次，「複合式產品」是指由多個可更換部件組成的產品，這些部件可拆卸和重新組裝。此外，由於該條例中沒有對「零組件」一詞進行任何定義，因此必須根據其在日常語言中的通常含義來理解。」¹¹

在這種情況下，必須認定，CDR § 110(1)透過「複合式產品零組件」這一措詞，涵蓋了旨在組裝成複合式工業品或手工藝品的多個部件 —

¹⁰ 圖片來源：

<https://www.ws-autoteile.com/de/i91495/aic-autoschluessel-gehaeuse-autoschluessel-rohlinge-58225>。

¹¹ 參見 to that effect, judgment of 4 May 2006, Massachusetts Institute of Technology, C-431/04, EU:C:2006:291, paragraph 17 and the case-law cited。

這些部件可以更換，從而允許拆卸和重新組裝此類物品，如果沒有這些部件，複合式產品就無法正常使用。因此，一個有趣的問題是 — 什麼才構成「組裝」(assembly)？對這一詞句的傳統理解是需要兩樣部件的物理組合。這顯然不適用於汽車和汽車鑰匙外殼的組合。

但汽車鑰匙及其外殼的使用需要鑰匙與車內應答器的頻率保持一致，並且該頻率必須是唯一的，以便汽車鑰匙只能打開特定車輛，而不能打開其他車輛。因此，即使汽車鑰匙沒有與車輛物理連接，也是汽車的獨特組件。考慮到 CDR § 110(1) 並不需要嚴格的解釋(Acacia 案第 41 段)，這種一致性是否可以被視為「組裝」？

W + S 案件中提出的問題不僅限於汽車鑰匙外殼，還可能涉及所有類型的遙控器，例如：電視遊戲機、電視或吊扇等的電子產品遙控器 (如圖 7 所示)。參考 EU 法院的判決將有助於確認杜塞爾多夫法院的判決，並能更清楚地理解「組裝」一詞的解釋。



圖 7. 音響遙控器及電視遊戲機的搖桿¹²

杜塞爾多夫法院確認，鑰匙外殼本身是一種複合式的產品，而非物理連接到汽車的部件。因此，具有相當認知的使用者不會將其視為車輛的功能部件。此外，W + S 亦未能證明其產品僅用於維修目的，而這正是 CDR § 110(1) 規定的嚴格要件 — 鑰匙外殼是配件，而非汽車的「零組件」，因此完全受 EU 設計保護。因此 W + S 案的判決已明確，若要

¹² 圖片來源：<https://euipo.europa.eu/eSearch/#details/designs/008147292-0001> 以及 <https://euipo.europa.eu/eSearch/#details/designs/004698124-0002>。

享有 CDR 維修條款的保護，備件必須是：(1) 實體上可整合到複合式產品中；(2) 僅用於維修目的；(3) 被「相當認知的使用者」視為複合式產品的一部分。確保滿足這些定義至關重要。雖然自行車座椅等物品（如圖 8 所示）被認為符合這些定義，但碳粉盒和吸塵器袋等物品（如圖 9 所示）卻不符合。



圖 8. 屬於複合式產品的零組件¹³

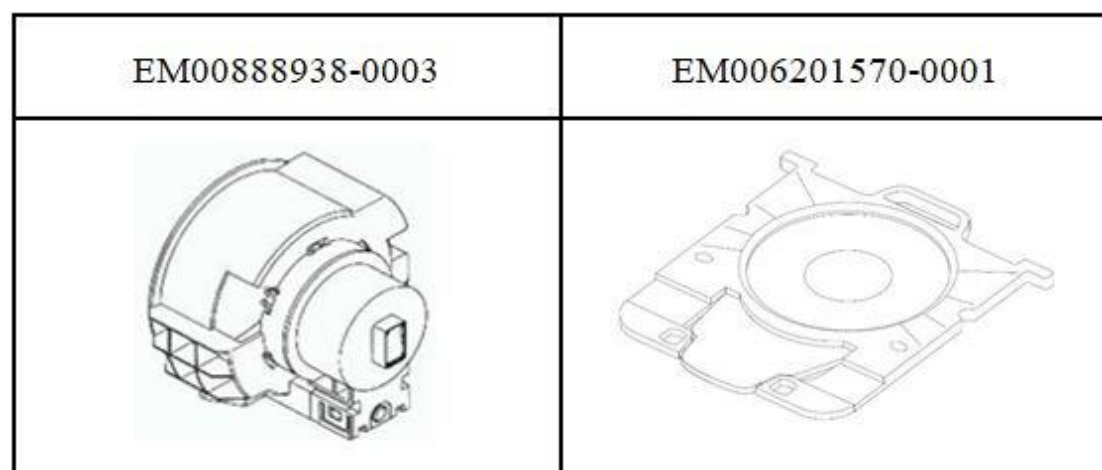


圖 9. 屬於複合式產品的零組件¹⁴

¹³ 圖片來源：<https://euipo.europa.eu/eSearch/#details/designs/002525709-0001> 以及 <https://euipo.europa.eu/eSearch/#details/designs/002525709-0001>。

¹⁴ 圖片來源：<https://euipo.europa.eu/eSearch/#details/designs/000888938-0003> 以及 <https://euipo.europa.eu/eSearch/#details/designs/006201570-0001>。

備品原廠與副廠的適用與結論

EU 備件市場的逐步自由化，消除了獨立維修商和售後市場供應商長期以來面臨的法律和經濟障礙。透過上述介紹的限制可見備件的設計保護範圍，各國和 EU 的改革促進了更激烈的市場競爭，使其他參與者能夠提供相容的零件，而不必擔心侵害智慧財產權。

CDR 提供了保護產品及其備件的外觀，進一步增修的 CDR 維修條款則在這一平衡中發揮核心作用。此條款力求平衡智慧財產權持有者保護其產品美學價值的合法權益與確保必要替換零件供應的需求。有助於維護消費者的維修權、支持循環經濟。並透過限制原始設備製造商 (OEM) 對恢復產品原始外觀所需零件的獨占權來應對反競爭行為。

迄今為止，製造商能夠透過註冊設計來合法壟斷保險桿、前車燈或後視鏡等可見零件。這使得獨立供應商難以進入維修市場，進而對價格、供應和環境產生影響。EU 透過此次修法改革，新的 CDR 法規首次引進了具有約束力的、歐盟範圍內的維修條款 — 並已從 2025 年 5 月 1 日起成為修訂法規的永久規定，儘管範圍有所縮小。同樣的，修訂後的 EU 設計指令現在規定，EU 成員國必須在其國家設計法中納入與「規則」相同的維修條款。但是，這些成員國必須在 2027 年 12 月 9 日，或在某些情況下 — 須在 2032 年 12 月 9 日之前完成這項規定的立法或修訂。這意味著 EU 在保障備件市場的差異化做法將持續下去，且將可能持續到 2032 年 12 月 9 日。

備件市場的開放也對產品品質和法律責任產生了重大影響。原始設備製造商對不合格備件的氾濫表示擔憂，這促使他們加強許可制度，實施技術規範，並要求在與第三方供應商的協議中加入賠償條款的設計。這在保障關鍵應用領域的安全尤其重要，例如：汽車的照明系統、後視鏡或受碰撞法規約束的車身部件等。

即使備品副廠受益於新 CDR 維修條款，仍有須遵守的相關

規定

製造或經營備件的企業更必須滿足若干條件，才能享有修訂後 CDR 維修條款所提供的侵權抗辯：(1) 備件必須符合「複合式產品」的「組件」定義，CDR 維修條款中提及的是「組件」，而非備件、配件，並組件應與「複合式產品」有所聯繫；(2) 只有在複合式產品「正常使

用」¹⁵期間可見的部件才能成為複合式產品的「組成部分」；（3）組件設計的外觀必須取決於複合式產品——這是修訂後 CDR 維修條款引入的新措詞，與舊版 CDR 維修條款中先前包含的措詞相比，縮小了 CDR 維修條款適用的範圍。這意味著只有「必須與複合式產品匹配」〔或「形式依賴」（form dependent on）〕¹⁶的組件才能從該抗辯中受益。CDR 維修新條款增加這項「形式依賴」要件顯然推翻了 EU 法院在 *Acacia v. Audi* 和 *Porsche* 一案中對這一特定問題的立場。

結論

從執法角度來看，智慧財產權工具對於原始設備製造商監控和打擊未經授權的使用仍然至關重要：根據 EU 608/2013 條例進行的海關扣押繼續為邊境攔截侵權商品提供前線機制。各國法院經常會尋求初步禁令和快速訴訟程序，特別是在備件標籤錯誤或不屬於修理條款的狹義例外情況的情況下。CDR 新維修條款規定了製造商及其他在維修和備件方面的各種義務，旨在促進產品維修和循環經濟。受智慧財產權保護產品的部分義務有所豁免，但其範圍以及與 CDR 維修條款的互動方式尚不清楚。

對於原始設備製造商 / 設計師而言，透過著作權和註冊商標等其他智慧財產權法保護備件至關重要。註冊商標可以用來保護特定備件 / 產品本身的形狀，也可以像 Audi 標誌一樣以某種方式融入組件中。仔細審查由第三方生產和銷售的備件是否符合修訂後的維修條款中的所有標準（包括新的「形式依賴性」以及通知 / 盡職調查要求）也至關重要。

對於製造或經營備件的人來說，了解哪些智慧財產權保護特定的備件至關重要——有些人會繼續關注風險較低的備件，例如正常使用過程中不可見或純粹功能性的備件，並避開風險較高的物品，例如那些不明顯是

¹⁵ 「正常使用」在立法中也有定義，並在判例法中進行了廣泛的解釋。

¹⁶ Some commentators cite car wheel trims as examples of spare parts that are not 'form dependent' and would not therefore now benefit from the defence. The argument is that, although wheel trims must attach to the wheels of the car, their shape need not otherwise match anything. Conversely, car skins such as bonnets and doors are clearly 'form dependent' and could benefit from the defence. The addition of this 'form dependency' requirement reverses the position taken on this particular issue by the ECJ in the *Acacia v Audi and Porsche case*.

備件的部件（如碳粉盒）。然而，一直在製造或經營汽車輪圈飾件等可能不符合修訂後的 CDR 維修條款中新增的「形式依賴性」要求物品的人，需要重新考慮這些風險。

因此，獨立維修商和獨立輔助設備製造商必須仔細評估某個備件是否符合 CDR 維修條款規定的「必要」要件，以及其複製是否僅限於恢復原貌所嚴格規範的範圍 — **只有能夠恢復產品「原始外觀」的零組件才享有此抗辯**。這意味著，該備件必須與原零件完全相同（顏色、設計等均不得改變）。重要的是，只有在複合式產品「正常使用」期間可見的部件才能成為複合式產品的「組成部分」，並且組件設計的外觀必須取決於複合式產品，意味著只有「必須與複合式產品匹配」（或「形式依賴」）的組件才能從該抗辯中受益。在法律存在不確定性的情況下，可能會變為越來越依賴 2024 年 EU 設計方案引入的澄清和救濟機制 — 包括改進的無效程序、更清晰的零件指南以及 EU 成員國之間統一的解釋。