

新法はドイツにおけるスペアパーツ保護の終焉となるのか？

Dr. Christian R. Thomas*

事務局 (訳)

I. はじめに

EUにおける意匠保護はきわめて簡単かつ迅速であり、EU加盟国すべてにおいて完全な協調化が図られている。EU意匠制度は成功裏に発展を続けており、出願件数も増加し続けている。しかし、スペアパーツ（補修部品）分野における意匠の保護（特に権利行使）は、これまで協調化が進められていなかった問題点であり、EU各加盟国で、その扱いは大きく異なっている。

たとえばドイツの場合、自動車の視認可能なすべての構成部品は、それが登録意匠の保護対象とされていれば、これまではコピー行為から保護されてきた。消費者にとってこのような保護制度は、複合製品の形状関連部品（いわゆる「マストマッチ」部品）について特に重要なものであった。これらの部品は、たとえば自動車のドアや泥よけなど、複合製品に装着されるものである。「マストマッチ (must-match)」は、スペアパーツが、そのオリジナル部品と同一形状を有する必要があることを意味する。これは、たとえばドアや泥よけに関していえば、消費者の大半はオリジナル部品と異なるスペアパーツを受け入れないものと考えられるので、きわめて明白な状況となる。このようなスペアパーツが意匠保護の対象から排除されていなければ、自動車事故に遭った場合、消費者は形状がマッチするスペアパーツをオリジナルの製造業者から買うしかなく、その製造業者に依存する必要性が生じるであろう。しかし、たとえばホイールリム（車輪の金属部分）については状況が異なり、消費者は市場に提供されている多数の形状を受け入れることから、概して「マストマッチ」

に該当するものとみなされていない。

2020年9月10日、ドイツで「公正競争促進法 (Act on the Promotion of Fair Competition)」が採択され、最終的に、2020年12月2日、ドイツ連邦議会 (Deutscher Bundestag) を通過した。この新法の主な目的は、警告状の誤使用を最小限にとどめ、特に自動車産業分野における、スペアパーツ市場の競争行為を緩和するものである。「公正競争促進法」は、いくつかの他の国内法に直接影響を与える規定を含む、独立法 (independent Act) である (企業の競争力を拡張するためのあらゆる取引にまで及ぶ)。この法律は、ドイツ不正競争防止法、ドイツ著作権法、及びドイツ意匠保護法 (German Act on the Legal Protection of Designs) に、とりわけ直接的な変更をもたらす。ドイツ意匠保護法に関する主な変更は、第40a条、いわゆる「補修条項 (repair clause)」の導入である。

このドイツ意匠保護法における (新しい) 補修条項は、2020年12月2日 (「公正競争促進法」がドイツ連邦議会を通過した日) に即日施行され、その主な目的は、視認可能なスペアパーツ、特に補修目的で使用される自動車ボディの外観パーツに、意匠保護の対象を限定するものである。この補修条項は特に、補修目的での視認可能な自動車のスペアパーツについての市場を解放するものといえる。法律の趣旨によると、ドイツ意匠保護法の範囲内での補修条項の導入、及びその結果としての「市場開放は、視認可能なスペアパーツの消費者価格を、小規模であっても低下させる結果となることが期待される」。EU全域で協調化を進

* Attorney-at-Law, KUHNEN & WACKER

める主張は広がっており、いくらか時間が掛かるかもしれないが、近年のドイツ及びフランスにおける進展を見る限りでは、この方策がEU全体をベースとして実施される可能性がきわめて高いものと考えられる。

II. 歴史的背景

ここ数十年ドイツでは、意匠制度によって複合製品の構成部品は保護可能であるのか否か、どの程度まで保護されるのか、その意匠保護がどの程度まで第三者に対して行使可能であるのか、などの問題が議論されてきた。実際のところEUでは、構成部品の意匠保護をどのように扱うのかに関してさまざまな見解が示されており、未だに統一されていない。特に自動車産業が強大であるEU加盟国（フランス及びドイツなど）の場合、この問題はこれまで、主要自動車メーカーの利益となるよう扱われており、スペアパーツを意匠として保護し、それぞれを個別の権利として行使することが可能であった。

これに関して、自動車メーカーが自身の保護権利を行使することによっては、スペアパーツ販売の競争行為を阻害せず、独立系のワークショップ及びスペアパーツ取扱業者の市場シェアに干渉せず、市場競争者の共存関係に影響を与えないという確約に関して、2003年に意匠指令が施行された時点で、ドイツ法制度は補修条項の導入に反対する決定を行っていたことに留意されたい。

このようにさまざまな利害関係が存在することから、ドイツ及びフランスのような個別の国家的な反対によって、すべての加盟国に対して拘束力を有する補修条項がEUレベルで未だに施行されていないのも無理はない。そのためにEU意匠指令(98/71/EG)第14条では、このようなスペアパーツについての保護適用除外規定を導入するのか否かを各加盟国の裁量権に委ねている。この結果、2002年に施行された欧州共同体意匠規則第110条(2)には補修条項が含まれているが、この規定は少数の国々が国内法レベルで施行しているに過ぎない。そのために自動車メーカーにとっ

ては、共同体意匠出願と比較すれば、(ドイツ又はフランスのように)補修条項が適用されない国に国内意匠出願を行うほうが、これらの国の国内意匠制度は保護を規定しているだけでなく、登録意匠権も問題なく行使できることから、明らかに魅力的なものとなっている。

III. ドイツにおける「新」補修条項

ここで明確にしておくために述べておくが、個別の構成部品であっても、それが(意図する目的で使用された場合)複合製品の中で引き続き視認可能であり、その視覚的特徴が新規性及び独自性の要件を充足していれば、ドイツ意匠法及び欧州意匠法のいずれも、将来的な保護の主張を可能としている。

ここで補修条項が問題となるのは、意匠の権利行使に関するものに限定される。ドイツ意匠保護法第40a条(1)第1文に導入された補修条項は、次のように規定している。

「ある製品に嵌合又は取付される構成部品に関して、その構成部品が複合製品の一部を構成しており、その複合製品のオリジナルの外観を復元するために、その複合製品を補修可能とする目的のみに使用される場合、その構成部品には意匠保護が与えられない」。

これに関して、ドイツ意匠保護法第40a条(1)第2文には、この保護適用除外に対する、更なる例外規定が設けられていることに留意されたい。この規定によると、次の場合、保護適用除外は効力を持たない。

「各構成部品が、複合製品の補修以外を主たる目的として市場投下されている場合」。

法律の趣旨によると、この文言は、同条(1)第1文の保護適用除外規定が、「マストマッチ」スペアパーツ、すなわち、オリジナル製品の形状によって事前に独自性が画定されているスペアパー

ツのみに適用されることを明確にするものである。

更に、補修条項には別個の制限が存在する。ドイツ意匠保護法第 40a 条(2)によると、同条(1)による保護適用除外は、次の場合に限り有効とされる。

「消費者が、個別のラベリング又はその他の適切な手段によって、補修に使用される部品の出所について適切な情報を受け、それによって消費者がすべての事実について十分な情報を有しており、補修目的で競合する各製品間で選択が可能である場合」。

これに対して同条(2)は、消費者を欺瞞的又は誤認が生じる販売の申出から保護する一方で、補修のみを目的とせず製品を販売する第三者に対して、意匠権者が法的措置を講じることを可能とする規定である。更に同条(2)は、欧州連合司法裁判所の判決に従うものと考えられ、同判決によると、補修条項の法的枠組みの範囲内で、各製造業者は実際に補修目的のみに使用される構成部品の製造及び販売が認められ、その構成部品は、オリジナル製品メーカーが製造したものでない旨の明確かつ視認過剰な情報を含むことが要求される(欧州連合司法裁判所, *Acacia vs. Audi and Porsche*, EU: C: 2017: 992)。この情報は、構成部品それ自体若しくはその包装のいずれかに明確かつ視認可能な態様で貼付すること、又は、カタログ若しくは販売書類から明らかであることが要求される。この欧州における判決からそれほど時間を置かず、ドイツ連邦最高裁判所もスペアパーツの製造業者のラベリング義務について審理することになった(2018年7月26日 (I ZR 226/14))。この事案におけるスペアパーツの製造業者は、自身の会社名と、英語で「Not O.E.M (相手先ブランド名による製造ではない)」の注記だけを表示していた。しかしドイツ連邦最高裁判所は、この表示が十分なものとみなさなかった。ドイツ連邦最高裁判所によると、この表記に代えて、スペアパーツの提供先の国の消費者が一般的に話す言語によって、スペアパーツに関する情報を表示しなければならない。ドイツにおいて、製品がオリジナルではない又は

同様に製造された製品である旨を、ドイツ語ウェブサイトにて英語で表示することは、十分なものといえない。いずれの場合であってもスペアパーツの製造業者は、この情報をドイツ語で表示する義務を負っていたものと考えられる。

IV. 基準日

ドイツ意匠保護法第 73 条(2)に基づく経過規定によると、第 40a 条に基づく保護適用除外は、2020年1月1日より前を出願日とする登録意匠から生じる権利を対象としていない。法律の趣旨によると、これはオリジナル製品メーカーが新規則に対応するための十分な期間を確保し、特にこのようなメーカーが、主要マーケットに投じたコストを償還できる価格を設定するための期間を確保するための措置である。

当初は、既に登録済となっている意匠も、ドイツ意匠保護法第 40a 条の規定に直接取り込むべきであるという主張もあった。しかし(知的財産権である)意匠に関する現行法は、ドイツ憲法第 14 条(1)による財産権保障の保護規定に該当することから、このような主張は基本法と抵触するおそれがあり、解決が不可能であるか、又は少なくとも解決が困難であるものと考えられた。ドイツ憲法第 14 条は、法人が既に取得している法的地位も保護しており、これは確約された法的地位とみなされている。既に登録済の意匠は、確約された法的地位を形成する。これは法律によって認められている 25 年の保護期間すべてについて有効であり(ドイツ意匠保護法第 27 条(2))、その保護を維持するために、意匠権者が 5 年ごとに手数料を支払う条件が存在するという事実とは無関係である。これは保護の維持が、意匠権者の意思のみに依存することが理由とされる。

V. ビジネス関係者及び消費者団体からの批判

当然ながら近年導入された法律改正は、歓迎すべきものだけを含むわけではない。従来の特権が

失われており、利害関係を有するグループの中には、新規則がきわめて不十分なものであるという見解を示すところもある。

1. 法改正全体に対する主要な異論の1つとして、これが知的財産権の意義及び目的に反するという意見がある。もっとも補修条項は、知的財産の貿易関連の側面に関する協定 (TRIPS) 第26条(2)にも適合していることを注記しておく。この協定は意匠に対する限定的な保護適用除外規定を設けることを認めているが、その条件として、その保護適用除外規定が保護されている意匠の通常の実施を不当に妨げるものでなく、保護されている意匠権者の正当な利益が不当に害されず、更に第三者の正当な利益も併せて考慮することが要求される。補修条項が導入されても、意匠権者の利益に不当な影響を与えることはない。上述したように、オリジナル製品メーカーは引き続き、主要マーケットに投じた意匠開発コストを償還することが可能である。もっともオリジナル製品メーカーは、スペアパーツを市場に投下するために必要なインフラ整備がすべて完了しているので、独立系のスペアパーツ製造業者と比較して、スペアパーツのマーケットにおいてもきわめて優位な状況に置かれる可能性が高い。このようなオリジナル製品メーカーが失うものは、競争者が低い価格を設定することによって競争圧力が生じ、高い還元率が得られなくなるだけであろう。また、スペアパーツの製造業者及び取扱業者、更に独立系のワークショップなどはスペアパーツの二次的な市場の開放による利益を受けるものと考えられるが、このような関係者の正当な利益に追加して、スペアパーツの値下げが期待されることから、その財政上の恩恵を受ける消費者も、正当な利益を受けるであろう。したがって補修条項の導入は、オリジナル製品メーカーが実施する可能性を不当に損なうことなく、数多くの正当な利益に資するものといえる。

2. これ以外で補修条項に対する異論の根拠として増加しているのが、スペアパーツの安全性に関する問題である。もっとも、補修条項を導入し

た結果として、スペアパーツの安全性にマイナスの影響を与える可能性は、おそらく存在しないであろう。保護適用除外規定が該当する分野は、特に複合製品の外観である意匠に関する部品を対象とする分野であり、車輛の安全性とは無関係である。それでも個別の案件においてスペアパーツの安全性が依然として問題にされたとしても、そのような構成部品の品質確保の問題に関する限りにおいて、意匠法は最初から適切な法律規定とはいえない。意匠権の保護は、問題とされる構成部品の外観が新規性及び独自性を有するの否かについて判断する状況と関係しており、安全性については関係を持たない。製品の安全性に関しては、意匠法から独立した基準及び試験方法が存在しており、その有効性は補修条項の導入によって影響を受けるものではなく、これらの基準及び試験方法は、オリジナル製品メーカーのスペアパーツ、それ以外の製造業者のスペアパーツの両方に等しく適用される。更に、スペアパーツの安全性を保証することについて、オリジナル製品メーカー又は意匠権者だけが懸念しているという主張は理解し難いものである。それ以外の製造業者及び取扱業者も低価格と安全性とを両立したスペアパーツの提供を希望していることは、概して否定できないであろう。特に、このような製造業者及び取扱業者が、長期的な視点でオリジナル製品メーカーと競合する能力を身につけることを希望しているのであれば、尚更である。これらの業者が長期的な視点でオリジナル製品メーカーと競合する能力を身につけたとき、この主張は更に説得力が高くなるであろう。

3. 他方、消費者団体は、基準日に関する規定に対して不満を表明している (上述したIV.を参照)。これらの団体によると現行の規定では、補修条項が適用されない旧式車輛の所有者が、平等な扱いを受けることができない可能性がある。すなわち旧式車輛の所有者は、視認可能な自動車のスペアパーツの、安価かつ競争原理に基づく価格による恩恵を受けられない、という主張である。これと同時に、独立系の自動車スペアパーツ及び

自動車修理マーケットで活動している中小企業の多くにとっては、新たな法律上の不確実性、更に財務上及び運営上の負担が増大するおそれがある。これらの主張は十分に理解できるが、それに反論する重大な理由が存在する。上述したように、登録意匠についても補修条項を完全に施行した場合には、ドイツ憲法第 14 条によって保護されている基本的権利に抵触するおそれがある。このような法律上の抵触は、法的均衡性の枠組み内における、正当な一般的利益のみによって是正可能である。この判断を行うためには、所有者の正当な利益との間で注意深くバランスを取る必要がある。

VI. おわりに

今回の補修条項の導入は、EU 域内でまだら状となっている現在の各国内意匠規則を更に協調化させるための重要なステップといえる。ドイツのように自動車メーカーの強力なロビー活動が存在する国では、この規定が実際に施行されるまで数年を要することがあっても無理はないであろう。ドイツ及びフランスにおける国内レベルでの進展状況、そして EU 委員会による制度改革の準備状況のいずれを見ても、「補修条項」の問題は EU 全域に広がり、それほど遠くない将来に均一的な解決手段が導き出され、数十年に及んだ論争に終止符を打つことが予測される。現状では、このような進展が欧州全域におけるスペアパーツ市場の自由競争化につながり、消費者が低価格による利益を受ける可能性を示す、多くの兆候が見られる。しかし同時に、このような進展は、欧州意匠法制度を改革することによって、意匠法の包括的な近代化のための道筋を明確化する必要性に関する、更なる問題点を議論する余地も残している。

(原稿受領日 2021 年 1 月 29 日)