

福岡工業大学 学術機関リポジトリ

Spare Parts and Design Rights in the EU through the Acacia Case —A Revisiting from Right to Repair Theory—

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2023-03-02 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 橘, 雄介 メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/11478/00001753

Acacia 事件を通して見る EU におけるスペアパーツと意匠権 —修理する権利論からの再評価の試み—

橋 雄 介 (社会環境学科)

Spare Parts and Design Rights in the EU through the Acacia Case —A Revisiting from Right to Repair Theory—

TACHIBANA Yusuke (Department of Socio-Environmental Studies)

Abstract

The “right to repair” is defined as the user’s right to decide on her products, but current legislations take forms of obligations to provide repair parts and repair manuals from authorized product manufacturers to the users or the independent repair service providers. In other words, the current “right to repair” legislation does not address the prevention of the repair by the manufacturer’s intellectual property rights. Then, what measures can be taken to tackle that situation? In this respect, in EU design law, the “repair clause” which legalizes repair using spare parts has existed since before the “right to repair” was discussed. This paper follows the discussion of the repair clause through the leading case, the Acacia case, and explores whether the clause contributes to the “right to repair” and the pros and cons of such clauses. As a conclusion, the repair clause of EU can support the “right to repair”. On the other hand, the extensibility of the clause may differ depending on whether the rationale of the exception provision is considered as the competition law and the exhaustion doctrine or, beyond the traditional those theories, given the meaning of an “environment-oriented” right to repair to promote the circular economy.

Keywords: *EU Law, Design Law, After Market, Right to Repair, Circular Economy*

1. はじめに

本稿は「修理する権利」論の観点からスペアパーツの意匠に関する EU の議論を整理することを目的としている。

「修理する権利 (Right to Repair)」¹⁾とは、抽象的には、「製品が故障して廃棄する前に、その製品をどうするかを決める権利」と定義されている²⁾。米国³⁾及び EU⁴⁾の立法例では、修理する権利は正規品メーカーからユーザーまたは独立系修理事業者への修理部品や修理マニュアルの提供義務という形をとる。

本稿がわざわざ従来の議論を再評価する背景には修理する権利論が未だそれ単独では十分に機能しないという事情がある。すなわち、修理する権利は現状、司法が修理する権利を根拠に知的財産権の権利行使を棄却し、または、競争法上、一定の請求権を認めるというところまで至っていないわけではない⁵⁾。そのため、現在の知的財産法が修理する権利をどのように妨げているのか、また、現行法の下で

どこまで修理する権利を実現できるかを検証し⁶⁾、必要であれば立法論を検討する必要があるのである。

特に、近時、プリンターのトナーカートリッジのリサイクルを巡る事件において、日本の裁判所は特許権者の請求を認め、リサイクルを特許権侵害とした⁷⁾。そこでの課題の一つは、従来の消尽論はあくまでも「知的財産権者が販売した物」に限られ、リサイクルの際に知的財産権を体现する物が新たに作られる場合はその枠の外に出る。しかし、知的財産権の取得の巧拙で結論を違えてよいのだろうか。「知的財産権者が販売した物」を超える法理の可能性はないのだろうか⁸⁾。

EU においては従来からスペアパーツの修理について意匠権を制限する「修理条項」を導入すべきかが意匠指令及び共同体意匠規則（書誌情報などは後述）における立法課題となり、その一部は共同体意匠規則に結実している。もっとも、この点は既に先行文献で論じられてきた⁹⁾。本稿が従来の議論に加えるものは修理条項に固有の議論というよりも、むしろ修理する権利論からの再評価という点にある。すなわち、近時、知的財産法及び独占禁止法（競争法）における従来の解釈論において修理する権利をどこま

で実現できるかを検証する試みがなされている¹⁰⁾。また、従来の消尽論を超える法理として EU の修理条項の可能性が指摘されている¹¹⁾。

本稿は以上の問題意識を踏まえ、未だ修理する権利からの邦語の検証のない EU の修理条項について、リーディング・ケースである Acacia 事件を通してその最新の議論状況を整理し、日本法への示唆を得るものである。以下、Acacia 事件を紹介し、その後、スペアパーツと意匠権の問題について、まず、EU 意匠法制の歴史をたどり、次いで、その歴史から得られる法政策的な示唆を整理し、最後に、制度の評価を行う。

2. Acacia 事件 (2017年)¹²⁾

2.1 事案の概要

この事件はイタリア (C-397/16事件) とドイツ (C-435/16事件) の二つの事件が併合審理されたものである。イタリアの事件¹³⁾で、原告 Audi は登録共同体意匠を有していた (共同体意匠第 132899-0001, 第 207667-0001 号, 第 207667-0002号, 第918016-0001号, 第1105712-0001号及び第1641952-0002号)。被告 Acacia 社は Audi 車に用いる登録共同体意匠で保護されたホイール枠 (wheel rim) を交換部品として製造及び販売していた。被告ホイール枠は純正のホイール枠と美観上同一だとされている¹⁴⁾。ここで、裁判所は共同体意匠規則110条(1)の適用範囲を明確にするよう、欧州司法裁判所 (Court of Justice of the European Union: CJEU) へ付託した。他方、ドイツの事件¹⁵⁾で、原告 Porsche 社は登録共同体意匠を有していた (共同体意匠第 000290770 号, 第 000267505 号, 第 000917588 号及び第 000167796号。他方、被告 Acacia 社は Porsche 車に用いるホイール枠を製造及び販売していた (商品名は「W1050 Philadelphia」, 「W1051 Tornado Silver」, 「W1054 Saturn」及び「W1053 Helios Silver」)。被告ホイール枠はオリジナル製品とは色もサイズも違っていたとされるが¹⁶⁾、美観上は同一だとされている¹⁷⁾ (図1¹⁸⁾)。意匠権侵害の主張に対して被告は抗弁として上記110条(1)を主張した。そこで、ドイツの裁判所は110条(1)の適用範囲を明確にするよう、CJEU へ付託した。



図1 ドイツの事件の係争品
(左が共同体意匠第000290770号, 右が W1050 Philadelphia)

いずれの事件でも付託事項はほぼ同一である。すなわち、ユーザーが自由に選べるホイール枠にも上記110条(1)は適用されるか、という問題である。問題は三つある。一つ目は従属性 (dependency) の問題であり、ホイール枠はユーザーが自由に選べ、自動車本体の意匠に合わせる必要がないのであれば、従属性は欠くのではないか。二つ目は「元の外観の再生」の問題であり、ユーザーが自由に選べる、つまり、元に戻す外観がないのであれば、同項は適用されないのではないか、という問題である。三つ目はこのように修理用途以外にも使えるホイール枠を製造・販売する際に、購入者が修理用に用いることをどう保証するかである。

この点、原告の立場が逆というだけではなく、イタリア政府とドイツ政府の立場も逆だった。すなわち、イタリア政府は、スペアパーツ市場の自由化の精神に基づき、同項を広く解し、自由に選べるホイール枠を含むべきだとしていた。一方、ドイツ政府は110条(1)の修理条項は例外規定であり、狭く解釈すべきだとして、同項は形状が固定されている部品、すなわち、部品の意匠が製品の外観に従属する場合に限られ、自由に選べるホイール枠は110条(1)の適用範囲から除外されるべきであるとした¹⁹⁾。要件としては、修理条項が従属性を要件とするかが争点となったわけである。

2.2 CJEU 判決 (2017年)

○ 従属性要件の有無

「29 …… [加盟国の] 付託裁判所は、要するに、Regulation No 6/2002 [以下、『共同体規則』という] 110条(1)が以下のように解釈されなければならないかどうかを尋ねている。すなわち、同項の『修理 (repair)』条項が、複合製品の修理の目的で使用される複合製品の構成部分を構成する意匠が元の外観を再生するとして、共同体意匠としての保護を排除する際、保護される意匠が複合製品の外観に従属する (dependent) ことを条件とするか。

……

32 共同体規則110条(1)によれば、『共同体意匠としての保護は次の場合には複合製品の構成部品からなる意匠には及ばない。すなわち、当該複合製品の修理を目的として〔当該意匠が〕第19条(1)の意味で使用され、それにより元の外観が再生される場合である』。

33 共同体規則前文(13)では、共同体意匠は次の意匠には与えられない。すなわち、当該意匠がある製品に応用または組み込まれる場合で、その際、当該製品が複合製品の構成部品で、当該複合製品の『外観に当該意匠が従属する』もので、かつ、当該意匠が複合製品の修理を目的として使用され、それにより元の外観が再生される場合である。当該前文と比較すると、共同体規則110条(1)は当該意匠が『複合製品の構成部品』で、『当該複合製品の修理を目的として…… [ママ] 使用され、それにより元の外観が再生される』ことを要するとのみ規定する。

34 したがって、共同体規則110条(1)の文言から、保護される意匠が複合製品の外観に従属することは当該条項に列挙される条件の一つではないことが導かれる。

35 この文理解釈は、そもそも、『修理』条項の由来によって裏付けられている。

……

37 …… [立法過程の] 報告書 [the Report from the Presidency to the Permanent Representatives Committee (Coreper) No 12420/00 of 19 October 2000 (interinstitutional file 1993/0463 (CNS))] では、[常駐代表] 委員会の代表団の多数が次のことを求めたと記載している。すなわち、第一に、問題の規定の文言を Directive 98/71 [意匠指令] 14条 [『加盟国は当然に、構成部品からなる意匠が複合製品の修理を目的として使用され、それにより元の外観が再生される場合の、当該意匠の利用に関する既存の法的規定を有効なままとする』] の文言に一層、合わせることに、及び、第二に、将来の規則がスペアパーツをその保護範囲から排除するのは、『[スペアパーツが] 複合製品の修理に使用され、それにより元の外観が再生される場合のみ』とすることである。

38 このような背景から、問題の条項の文言にある要件……すなわち、意匠が組み込まれたまたは応用された製品は複合製品の構成部品で、当該複合製品の『外観に当該意匠が従属する』ことを要するという事情に関連する要件は、理事会が採択した最終規定から除外されたのである。

……

50 …… [加えて、] 共同体意匠による保護は市場での競争を排除または制限することで悪影響を及ぼす可能性があり、自動車のような長寿命で高価な複合製品に関して特にそうである。当該製品について、複合製品を構成する特定の構成部品に適用される意匠の保護は、それらのスペアパーツに対する真の専属市場 (captive market) を創出する可能性があるからである。この文脈では、『修理』条項の目的は、特定のスペアパーツの専属市場の形成を回避することであり、特に、長寿命で、おそらく高価な製品を購入した消費者が外側の部品の購入について当該複合製品の製造業者に無期限に拘束されることを防止することである。』(〔〕内筆者。以下、同じ)

○ 「元の外観の再生」要件

「55 ……付託裁判所は、要するに、共同体規則110条(1)にある『修理』条項が、複合製品の修理の目的で使用される複合製品の構成部分を構成する意匠が元の外観を再生するとして、共同体意匠としての保護の排除する際、どのような条件を課しているかを問う。

……

74 ……当該修理は複合製品を『元の (original)』外観に再生するように行われることが必要である。これは次のことを導く。すなわち、『修理』条項が適用されるためには、当該構成部品が当該複合製品の外観を再生するために用い

られる必要があり、当該外観とは当該複合製品が市場に出された際に有していた外観でなければならないのである。

75 『修理』条項が適用されるのは、複合製品の構成部品で、元の部品と外観上同一のものに限られると結論づけなければならない。

76 さらに、このような解釈は Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights [TRIPS 協定] 26条(2)に合致するものである。同項は、工業デザインの保護に対する例外は限定的でなければならない、当該デザインの通常の利用を不当に妨げ、また、第三者の正当な利益を考慮する際に、所有者の正当な利益を不当に損なってはならないと定めている。本件はまさにこの状況なのである。すなわち、『修理』条項の適用は以下の場合に意匠が使用される場合、すなわち、当該意匠が複合製品の構成部品からなり、当該意匠が当該複合製品の実際の修理を可能にすることのみを目的として使用され、それにより元の外観が再生される場合に限定されるのである。

77 したがって、複合製品が市場に出された時に有していた外観に再生する目的でない構成部品の使用はいかなる場合でも除外される。交換部品が元の部品と色や寸法において一致しない場合や、複合製品の外観が市場に出された後に変更された場合は特にこのことが妥当するのである。」

○ リサイクル事業者の義務

「79 ……付託裁判所は、要するに、共同体規則110条(1)が次のように意味するものと解釈されなければならないのかを問う。すなわち、当該規定における『修理』条項に依拠するためには、複合製品の構成部品の製造者または販売者が、当該構成部品が修理目的でのみ購入できることを保証しなければならないのか、及び、その場合、どのように保証しなければならないのか。

……

85 この文脈では、複合製品の構成部品の製造業者または販売業者が、客観的かつあらゆる状況において、次のことを保証することは期待できない。すなわち、彼らが共同体規則110条(1)に定める条件に従って使用するために製造または販売する部品が、最終的に、当該条件に従ってエンド・ユーザーに実際に使用されることを保証できない。しかし、当該条項によって導入された権利制限 (derogatory regime) の恩恵を受けるためには、……川下ユーザーによる当該条件の遵守に関して、当該製造者または販売者が注意義務 (duty of diligence) を負っていることは依然として事実である。

86 特に、川下使用者に対しては、まず、製品上、包装上、カタログまたは販売文書に、一方では当該構成部品が自己の所有によらない意匠を組み込んでいること、他方では、当該部品が複合製品の元の外観を再生するための修理目的にのみ使用することを目的とすることを明確かつ目に見える形で表示することが必要である。

87 次に、適切な手段、特に契約上の手段により、川下使用者が、問題となる構成部品を共同体規則110条(1)に定める条件に適合しない方法で使用する意図がないことを確認しなければならない。

88 最後に、製造者または販売者は、当該部品が共同体規則110条(1)に定める条件に従って使用されないことを知っているか、または、すべての関連する状況に照らして、合理的に知るべき場合には、当該構成部品の販売を差し控える必要がある。」

2.3 差戻後判決 (2018年)

CJEU は EU 法の解釈を示すのみで、具体的な事案について結論を下すものではない。そこで、事件の結末を知るには、CJEU 判決後の加盟国裁判所における判断を見る必要がある。ここでは、ドイツの事件のその後を見てみよう(なお、イタリアの事件については、管見の限り、CJEU 判決後の判決及び報道は見当たらない)。

事案を補足すると、原告 Porsche 社は被告 Acacia 社に対し自動車用ホイール枠の提供の差止め及び損害賠償を請求していた。シュツットガルトの州地方裁判所及び高等裁判所(控訴裁判所)は原告の請求を認めた。ドイツ連邦通常裁判所(Bundesgerichtshof)は前述の通り CJEU に付託し、その後、上告を棄却し、請求を認める判決を下した²⁰⁾。すなわち、CJEU が修理条項の要件として従属性を要求せず、緩やかな解釈を示したものの、連邦通常裁判所は、被告のホイール枠はオリジナルと色とサイズが異なり、CJEU の説く「元の外観の再生」要件を満たさず、また、被告製品に示されていた“Not O.E.M.”との表示は購入者に他者の意匠権の表示をしたことにならず、CJEU の説くリサイクル事業者の義務を果たしていないとした。

2.4 Acacia 事件の意義

Acacia 事件において CJEU は修理条項を一方で挙げ、他方で、狭めた。事案との関係から見ると、ホイール枠自体は修理条項が適用され得ることになったが、他方、オリジナルの外観と同一でなければならず、かつ、購入者が修理以外に使わないようにする義務も課された。

どう考えるべきだろうか。これは意匠権とリサイクルとのバランスとして妥当だろうか。また、そのバランスは我が国の法解釈及び立法論にどのような示唆を与えるだろうか。この点を念頭に置きつつ、以下、Acacia 事件前後の歴史を追ってみたい。

3. スペアパーツと EU 意匠法制の歴史²¹⁾

3.1 意匠指令 (Design Directive: DD)²²⁾

EU 意匠法制として意匠指令と共同体意匠規則の二つが主な法令である。意匠指令は EU 加盟各国における意匠保護のミニマム・スタンダードを定めるもので、共同体意匠

規則は各国の意匠保護とは別に EU 全体の意匠権として共同体意匠を定めるものである²³⁾。ここからはスペアパーツの取扱いを中心に EU 意匠法制の歴史をたどってみよう。歴史の中心は意匠指令及び共同体意匠規則になる。直接の契機は定かではないとされるが、いずれについてもスペアパーツの扱いが自動車メーカーと修理部品業者によるロビイングの対象となり、大きな論点となった²⁴⁾。

1990年代、意匠指令及び意匠規則の策定作業が始まった。まず、欧州委員会は1991年、グリーン・ペーパー²⁵⁾を公表し、意匠指令により各加盟国の登録意匠を統一し、また、意匠規則により EU レベルの登録／非登録意匠を設ける方針を提案した²⁶⁾。その後、指令案の起草がなされたが、欧州委員会はスペアパーツ市場の自由化を目指し、当初、マストマッチ(後述)となる部品を修理目的で使用する場合を意匠権の保護の範囲から除く一連の指令案を提案した。しかし、これはドイツやフランスなどの加盟国の反対を受けた。スペアパーツの問題は指令の採択を遅らせる恐れがあったため、結局、1998年、スペアパーツの修理を適法とするか否かを加盟国の判断に委ねることで合意した(意匠指令14条)。もっとも、これは暫定的なものであり、欧州委員会にこの問題の分析とそれに基づく改正案の提出を義務づけた(18条)。現状を維持し、結論を先送りするという意味で14条は「フリーズ・プラス(freeze plus)」と呼ばれる²⁷⁾。しかし、後述の通り、現状、EU レベルでの統一に向けた努力は失敗に終わっている²⁸⁾。

3.2 共同体意匠規則 (Community Designs Regulation: CDR)²⁹⁾

1990年代から意匠規則の起草作業が意匠指令と合わせて行われた。前述の通り、意匠指令は加盟国における意匠法の最低限の統一を図るものである。しかし、加盟国の意匠権自体はあくまでも別個のものであり、域内市場を完全に統一するためには EU レベルの意匠権が求められていた。そこで、2001年、共同体意匠規則が成立した³⁰⁾。そして、意匠指令において懸案だった修理条項も立法化された(110条(1)。詳細は後述)。もっとも、110条はそのタイトルを「経過措置」とし、意匠指令の改正とともに改正されるものとされている(110条(2))。

3.3 意匠指令・共同体意匠規則の改正提案

以上のように、意匠指令は修理条項について欧州委員会による検証を義務づけ(18条)、また、共同体意匠規則も修理条項は意匠指令が改正されるまでの経過措置だとした(110条(2))。そこで、2004年、欧州委員会は意匠指令を改正して共同体意匠規則110条(1)に類似する規定、すなわち、マストマッチを意匠保護の範囲から除く規定(改正意匠指令14条)を提案した³¹⁾。しかし、加盟国の賛成を得られず、2014年に提案を撤回している³²⁾。

もっとも、欧州委員会は修理条項のみに頼っているわけ

ではなく、競争法も駆使している。すなわち、2007年、欧州委員会は Daimler Chrysler, Fiat, Toyota 及び General Motors に対して非正規品メーカーへの情報提供を義務づけた³³⁾。さらに、欧州委員会は情報提供を促進する政策も採用している。そもそも正規品メーカーと非正規品メーカーとの協定は本来は垂直的協定として欧州連合の機能に関する条約 (Treaty on the Functioning of EU: TFEU) 101条(1)に基づき違法となり得るが、欧州委員会は2010年以來、当該協定を同条の適用対象から免除しているのである (いわゆる「自動車分野に関する一括適用免除規則」)³⁴⁾。

ともあれ、現状、修理条項として有効なものは共同体意匠規則110条(1)であり、その内容を検証することが必要となる。

4. スペアパーツと EU 意匠法制の内容³⁵⁾

4.1 意匠権とは

EU における「意匠 (design)」は「製品の全部または一部の外観の特徴 (the appearance of the whole or a part of a product resulting from the features)」である (意匠指令1条(a), 共同体意匠規則3条(a))。もっとも、意匠の「保護 (protected)」を受けるには、当該意匠に「新規性 (new)」(条文によっては“novelty”とも記載されている) 及び「独自性 (individual character)」を要する (意匠指令3条(2), 共同体意匠規則4条(1))。

共同体意匠規則は登録共同体意匠権 (Registered Community Design: RCD) と未登録共同体意匠権 (Unregistered Community Design: UCD) の両方を規定しており (共同体意匠規則1条(2)), 未登録の意匠も「公表 (made available to the public)」を条件に保護される (11条(1))。スペアパーツの文脈では部品についてどのような場合に公表があったと言えるかが問題となるが、後述する。

意匠指令上の意匠及び登録共同体意匠の権利は意匠の「使用に対する排他権 (exclusive right to use)」である。ここで「使用」には製造、販売、上市、輸入、輸出、使用またはこれらの目的のための所持を含む (意匠指令12条(1), 共同体意匠規則19条(1))。また、権利の範囲は「全体的な印象 (overall impression)」が異なる範囲に及び、これは「情報に通じた使用者 (informed user)」の観点から判断されるが、その際、「デザイナーの自由度 (freedom of the designer)」も考慮される (意匠指令9条, 共同体意匠規則10条)。未登録共同体意匠の権利範囲も同様であるが、「コピー (copying)」が要件となっており、独自創作には権利は及ばない (共同体意匠規則19条(2))。

4.2 部品の保護

スペアパーツの意匠権を制限する法理は主として三つあり、部品の保護要件及び次項・次々項の除外規則である。

EU 意匠法においては最終製品のみではなくその部品も

保護の対象となる³⁶⁾。後者の要件は「複合製品の構成部品 (a component part of a complex product)」であることであり、具体的には、当該部品が「通常の使用に見える (visible during normal use)」ことであり、かつ、当該部品自体が前述の新規性と独自性の要件を満たすことである (意匠指令1条(c)・3条(3), 共同体意匠規則3条(c)・4条(2))。ここで「通常の使用」は前述の権利範囲における「使用」とは異なり、「最終使用者による使用を意味し、保守、整備または修理作業を除く」概念である (意匠指令3条(4), 共同体意匠規則4条(3))。

複合製品とは典型的には自動車である³⁷⁾。Acacia 判決は以下のように述べ、自動車のホイール枠は「複合製品の構成部品」にあたるとしている³⁸⁾。

「共同体規則は『複合製品の構成部品 (component part of a complex product)』の概念を定義していないことに留意しなければならない。しかし、同規則3条(b)・(c)から明らかなことは、まず、『製品 (product)』とは、特に複合製品に組み立てることを意図した部品を含むあらゆる工業製品または手工芸品を意味し、『複合製品 (complex product)』とは、製品の分解と再組み立てが可能な複数の部品で構成されている製品を意味するということである。さらに、同規則において『構成部品 (component part)』という用語の定義がないため、それは日常用語における通常の意味に従って理解されなければならない」³⁹⁾

他方、自動車のモーター、ブレーキ、クラッチなどは「見え」ない部品にあたとされる⁴⁰⁾。これに対して、自動車部品以外におけるあてはめは問題があり、たとえば、組み立て式の家具の部品やプリンターのカートリッジが保護される部品に含まれるかははっきりしないとされる⁴¹⁾。

「見え」ない部品が排除されているのは、製品の外観が通常の利用者には見えない場合、ユーザーの注意を引くという意匠の典型的な効果は生じないという考え方に基づくものとされる⁴²⁾。実は部品の意匠権については紆余曲折があった。後述の通り、意匠指令及び共同体意匠規則における論点はスペアパーツの取扱いであった。それ以前の加盟国の意匠法の例では単体製品のみが保護対象となる場合もあったが、製造技術の向上とともに製品を構成する部品の海賊版が蔓延し、部品の保護も求められた。そのため、意匠指令及び共同体意匠規則は部品を保護することとしたが、他方で、「通常の使用に見える」ない部品の保護を否定し、アフターマーケットとのバランスをとったとされる⁴³⁾。

4.3 技術的機能に基づく特徴とマストフィット (Must Fit)

スペアパーツを保護範囲ないし権利範囲から除外する規

定が大きくは二つある。一つは機能性及び相互運用性に基づく除外(技術的機能に基づく除外及びマストフィット)であり、もう一つが本稿の主眼である修理に基づく除外(マストマッチ)である。

前者は更に二つに分かれる。まず、意匠権は「専らその技術的機能によって決定される製品の外観上の特徴に存在してはならない」とされる(意匠指令7条(1)、共同体意匠規則8条(1))。そのため、このような特徴は意匠の保護要件である新規性及び独自性の判断において参酌されない⁴⁴⁾。

次に、マストフィットであり、要するに、他の製品と接続する際に必然的に再生される意匠は保護されない(意匠指令7条(2)、共同体意匠規則8条(2))。そのため、このような特徴は意匠の保護要件である新規性及び独自性の判断において参酌されない⁴⁵⁾。上記の技術的機能に基づく除外を含め、これらは後述のマストマッチが侵害訴訟における抗弁であるのに対して、保護の要件(登録共同体意匠であれば無効理由)である⁴⁶⁾。この規定の目的は、相互運用性を確保し、技術革新を阻害する可能性のあるスペアパーツの独占を避けることであるとされる⁴⁷⁾。自動車部品の例としては、排気管やクラッチスリーブが指摘されている⁴⁸⁾。なお、マストフィットか否かは問題の意匠が技術的機能によって決定されるか否かで判断されるため、代替的デザインがあることは決定的な要素ではないとされる⁴⁹⁾。

4.4 修理条項 (repair clause) = マストマッチ (Must Match)

スペアパーツにおいて問題となる除外規定のもう一つがいわゆる修理条項あるいはマストマッチであり、「修理 (repair)」の際、「元の外観が再生 (restore its original appearance)」される場合、複合製品の部品に対する意匠権侵害は成立しない(共同体意匠規則110条(1))。

「第110条 経過措置 (Transitional provision)

1. 本主題に関して欧州委員会の提案に基づく本規則の改正が施行されるまでは、共同体意匠としての保護は次の場合には複合製品の構成部品からなる意匠には及ばない。すなわち、当該複合製品の修理を目的として〔当該意匠が〕第19条(1)の意味で使用され、それにより元の外観が再生される場合である。
2. 第1項で言及された欧州委員会からの提案は、指令98/71/EC第18条に従って同じ主題について欧州委員会が提案するあらゆる変更とともに提出され、かつ、これを考慮するものとする。」

修理条項の目的は特定のスペアパーツの独占市場の形成を回避し、スペアパーツ市場を自由化することだとされる⁵⁰⁾。もちろん、意匠権の消尽は認められるが(意匠指

令15条、共同体意匠規則21条)、加盟国法においてスペアパーツによる修理が消尽として許される修理に該当するかは不明確だとされ、この不明確性の除去が修理条項の趣旨だとも指摘される⁵¹⁾。その意味で、修理条項の法的性質として競争法と消尽論の二つが考えられることになる。

マストマッチと呼ばれる所以は、目に見える部品の交換は、製品の全体的な外観を変えないために元の部品と完全に一致しなければならないためだとされている⁵²⁾。部品の「must fit」と「must match」の違いは、実務的には「must fit」が「形式的にフィットしなければならない」のに対し、「must match」は視覚的にフィットすることを要求すると読み取ることが可能であるとされる⁵³⁾(もっとも、EU法上の要件ではないため、拘泥する必要はないだろう)。

そのため、修理が認められるためには、「元の外観が再生」されることが必要である。たとえば、自動車のバンパーやウィング、ドア、ヘッドライト、泥よけが修理が許される部品にあたりとされる⁵⁴⁾。これに対して、修理によって外観を同一にする必要がないパーツはマストマッチに当たらないとされ、たとえば、装飾目的のホイール枠はマストマッチに当たらないとされる⁵⁵⁾(詳細は後述のAcacia判決⁵⁶⁾)。

以上が修理条項の概要であるが、修理条項は判例により一方では拡張され、一方では制限されている。循環経済の観点からは、リサイクルが限定的にのみ促進されているに過ぎないことになる。以下、歴史を追ってみよう。

4.5 Ford 事件 (2015年) : 抗弁の対象となる権利⁵⁷⁾

共同体意匠規則の修理条項は政治的にも注目されているため、テストケースが裁判所に持ち込まれている。そのうち、CJEUが扱った初めてのものが、Ford事件である。この事件においては、修理条項が商標権等の他の知的財産権に基づく主張の抗弁となるかが問題となり、CJEUは結論としてこれを否定した。

この事件で、被告 Wheeltrims 社は Ford 車のホイールキャップを製造及び販売していた。しかし、被告は共同体意匠規則110条(1)に基づき Ford 車の本来の外観を復元できるように、Ford のホイールキャップを複製できるはずで、具体的には、ホイールキャップのデザインの複製だけではなく、Ford の登録商標の複製をもできるはずだと主張した。一方、Ford は、110条(1)が設ける例外は共同体意匠にのみ適用され、登録商標権など他の知的財産権には適用されないと主張した。トリノ地方裁判所はこの事件を CJEU に付託した。CJEU は110条(1)は共同体意匠権以外に対する抗弁とはならないとの解釈を示した。

学説では Ford 事件における CJEU の判断は支持されているようである。なぜなら、まず、文理解釈として110条(1)は「〔当該意匠が〕第19条(1)の意味で使用される場合」としており、共同体意匠権の権利範囲を示す19条(1)を明示している。そのため、110条(1)がその他の知的財産権に適

用されるとは読めない。次に、意匠法と商標法は趣旨が異なるため、実質的にも意匠法の抗弁を商標法に適用すべきではないという。すなわち、商標法は商標の機能が損なわれるのを防ぐことを目的としているが、意匠の保護はデザイナー個人の貢献を保護し、イノベーションを奨励することを目的としているからだとされる⁵⁸⁾。

もっとも、批判もある。前述の通り、修理条項の適用には「元の外観が再生される」ことが必要である。そのため、商標が元の外観の一部を形成している場合、非正規品メーカーは商標を避ければ修理条項の適用を受けず、他方、商標を付せば商標権侵害となるとというジレンマに陥るのである⁵⁹⁾。故に、後述の Acacia 判決が流通を修理用途に制限する流用回避措置の義務を課したことを受けて、当該措置義務を果たせば、商標権侵害を否定するとの議論も現れている⁶⁰⁾。

4.6 加盟国の意匠権との関係

110条(1)が EU 加盟各国の意匠権に基づく権利行使の抗弁になるかという問題もある。この点は未だ CJEU の判決はないようであるが、加盟国の裁判所はこれを否定しているようである⁶¹⁾。その理由は、やはり共同体意匠規則の文理上、共同体意匠の抗弁として書かれているからだとされる⁶²⁾。また、意匠指令14条の趣旨からも抗弁性は否定されるとされる。すなわち、同条は修理条項を国内法に盛り込むか否かを加盟国に委ねている。仮に共同体意匠規則110条(1)が加盟国意匠権にも適用されるならば、この意匠指令の趣旨を潜脱してしまうというわけである⁶³⁾。

4.7 Acacia 事件 (2017年) : 従属性要件・「元の外観の再生」要件・流用回避措置要件

4.7.1 問題の所在

前述の通り、110条(1)の文言上は要件は修理目的であることと元の外観の再生の二つに読める。これに対して、前文13条はもう一つの要件として、「複合製品の外観に〔部品の〕意匠が従属する (upon whose appearance the design is dependent)」こと (従属性の要件) を要求しているように読める。

「(13) ……欧州委員会の提案に基づき理事会がこの問題〔修理目的でのスペアパーツの使用〕に関する方針を決定するまでは、次の意匠に共同体意匠としての保護を付与しないことが適切である。すなわち、当該意匠が複合製品の構成部品を構成する製品に適用または組み込まれるもので、当該複合製品の外観に当該〔部品の〕意匠が従属する場合で、かつ、当該意匠が複合製品の修理を目的として使用され、それにより元の外観が再生される場合である。」

従属性がある場合とは、たとえば、バンパーなど自動車

全体の意匠と揃える必要のある場合である。逆に、ホイール枠のように、必ずしも自動車全体の意匠と揃える必要がない場合は、従属性を欠くとされる⁶⁴⁾。では、従属性は要件となるのだろうか。加盟国の裁判所では既に論点になっていたが⁶⁵⁾、CJEU がこれを判断したのが Acacia 事件である。

4.7.2 Acacia 判決

前述の通り、CJEU は、まず、110条(1)自体は従属性に言及していない以上、従属性は要件とはならないとの画期的な判決を下した⁶⁶⁾。これは修理条項を広く解したことになる。

「33 共同体規則前文(13)と比較すると、……共同体規則110条(1) 当該意匠が『複合製品の構成部品』で、『当該複合製品の修理を目的として……〔ママ〕使用され、それにより元の外観が再生される』ことを要するとのみ規定する。

34 したがって、共同体規則110条(1)の文言から、保護される意匠が複合製品の外観に従属することは当該条項に列挙される条件の一つではないことが導かれる。」

他方、「元の外観の再生」の要件は維持した。その上で、当該要件を具体化し、元の製品が販売された状態に再生することが必要なのであって、それで足りるとした⁶⁷⁾。

「74 ……当該修理は複合製品を『元の』外観に再生するように行われることが必要である。……当該構成部品が当該複合製品の外観を再生するために用いられる必要があり、当該外観とは当該複合製品が市場に出された際に有していた外観でなければならないのである。」

「77 ……したがって、複合製品が市場に出された時に有していた外観に再生する目的でない構成部品の使用はいかなる場合でも除外される。交換部品が元の部品と色や寸法において一致しない場合や、複合製品の外観が市場に出された後に変更された場合は特にこのことが妥当するのである。」

以上に加えて、非正規品メーカーは購入者が修理用に用いるよう確保する義務があり (本稿では「流用回避措置」と呼ぶ)、具体的には、製品等に他人の意匠権の存在と修理用であることを記載し、かつ、購入者の意図を確認すべきとする⁶⁸⁾。これは修理条項を狭くするものである。

「85 ……当該条項〔110条(1)〕によって導入された権利制限の恩恵を受けるためには、……川下ユーザーによる同条件の遵守に関して、当該製造者または販売者が注意義務を負っていることは依然として事実である。

86 特に、川下使用者に対しては、まず、製品上、包装

上、カタログまたは販売文書に、一方では当該構成部品が自己の所有によらない意匠を組み込んでいること、他方では、当該部品が複合製品の元の外観を再生するための修理目的にのみ使用することを目的とすることを明確かつ目に見える形で表示することが必要である。

87 次に、適切な手段、特に契約上の手段により、川下使用者が、問題となる構成部品を共同体規則110条(1)に定める条件に適合しない方法で使用する意図がないことを確認しなければならない。

88 最後に、製造者または販売者は、当該部品が共同体規則110条(1)に定める条件に従って使用されないことを知っているか、または、すべての関連する状況に照らして、合理的に知るべき場合には、当該構成部品の販売を差し控える必要がある。」

この流用回避措置は知的財産権の二次的責任における注意義務アプローチと同様だと指摘がある⁶⁹⁾。とすると、一次的な責任は実際に修理する川下の修理事業者やユーザーということになり、非正規品メーカーは直接侵害者ではなく、二次的な責任者ということになる。これは修理条項の趣旨を消尽と捉える発想に親和的だと言ってよいかもしれない。

4.7.3 Acacia 判決の意義

Acacia 判決が従属性要件を否定しつつ、「元の外観の再生」要件は維持した。そのため、元の外観と色彩や形状が異なる製品、たとえば、別のモデルや別のメーカーの製品の修理に用いる場合は依然として意匠権を侵害し得るものの⁷⁰⁾、非正規品メーカーは元の製品の部品にバリエーションがあれば、さまざまな部品、すなわち、客観的にはカスタマイズと修理のいずれにも利用できる部品を製造・販売可能となったため、今後の焦点は流用回避措置だとされる⁷¹⁾。

実際、Acacia 判決以来、アフターマーケットで提供されるスペアパーツ（ホイール枠やハブキャップなど）の範囲は広がっているとされる。他方で、非正規品メーカーは Acacia 判決の流用回避措置を満たすため、修理目的にのみ使用されることを通知し、また、販売を事業者間（B2B）取引のみに限定する例もあるとされる⁷²⁾。たとえば、ホイール枠を4個セットで販売する場合は、修理用とはいえ、流用回避措置要件を満たさないとの指摘もある⁷³⁾。

また、Acacia 事件の意匠権者は自動車メーカーであったため問題とはならなかったが、部品の意匠権を持っているのが自動車本体のメーカーではなく、部品のメーカーだった場合でも、Acacia 判決のように従属性要件を不要とするのが問題とされている。というのも、元の製品の販売時

と同一形状であれば修理条項の要件を満たす以上、非正規品メーカーも正規品のパーツ・メーカーと同様の品揃えができるのではないかが問題とされているのである⁷⁴⁾。

4.8 近時の動向

4.8.1 欧州委員会・意匠法制の見直し

近時、政策面で動きがある。前述のように、欧州委員会による意匠指令における修理条項の統一は頓挫しているが、欧州委員会は2020年行動計画⁷⁵⁾を発表し、意匠指令及び意匠規則の改正を検討するとする。その主眼はやはりスペアパーツ市場であり、EU レベルでの調和がとれておらず、法的不確実性をもたらしているとする。現在、改正案を策定する前の公開諮問を行っている⁷⁶⁾。

4.8.2 ドイツの修理条項（2020年意匠法改正）⁷⁷⁾

以上のように EU レベルの見直しも進んでいるが、直近の2020年には、ドイツで修理条項が国内法化された⁷⁸⁾。すなわち、同年、「公正競争促進法」が成立したが⁷⁹⁾、同法により「ドイツ意匠保護法（Designgesetz）」に修理条項である40a 条が追加された⁸⁰⁾。これにより、ドイツの意匠法に修理目的でのスペアパーツの利用は意匠権侵害とはならないとされた⁸¹⁾。その趣旨は、外観部分の自動車のスペアパーツ市場を解放し、消費者価格を下げることにあるとされる⁸²⁾。その内容は Acacia 判決を踏襲したものであり⁸³⁾、修理目的要件、元の外観の再生要件及び修理製品の出所についての通知義務となっている⁸⁴⁾。

4.8.3 Ferrari 事件（2021年）：未登録共同体意匠と部品⁸⁵⁾

また、新たな CJEU 判決も現れている。Ferrari 事件では未登録共同体意匠が部品について認められる場合、つまり、「公表」（共同体意匠規則11条(1)）があった場合はどのような場合かが争われた。

被告 Mansory Design は、Ferrari 車用のチューニングキットを販売していた。これを使えば、公道走行用のモデルの外観をサーキット走行専用の外観に似せることができるようである。これに対して、Ferrari は被告チューニングキットの販売が当該サーキット走行モデルの部品に関する未登録共同体意匠権を侵害していると主張した。Ferrari はその



図2 プレスリリースに掲載された写真

公表時、つまり、権利取得時を写真を提示したプレスリリース時だとする(図2)⁸⁶⁾。具体的には、「ボンネット上のV字型要素、その中心から突出し縦に取り付けられたフィン状の要素(「ストレーキ」)、バンパーと一体化したフロントリップスポイラー、スポイラーとボンネットをつなぐ中央の垂直ブリッジ」が権利範囲だと主張されている⁸⁷⁾。ドイツの裁判所は個々の自動車部品に未登録の共同体意匠権が発生しうるかどうかをCJEUに付託した。

CJEUは画像による公開も11条(1)の「公表」に該当し得るとし、そのためには当該部品の外観が明確に識別可能であることを要し、具体的には、画像上でその特徴が目に見え、定義されており、かつ、製品全体に埋没していないことを要するとした⁸⁸⁾。

本件は修理が問題となったものではないが、部品の意匠が認められ易くなったと言えよう。

5. 学説

5.1 経済的な問題の状況⁸⁹⁾

ここで学説を整理しておきたい。そもそも、スペアパーツと意匠の問題の背景には、消耗品ビジネスがある。消耗品ビジネスとは、オリジナル製品の生産者がオリジナル製品の価格を意図的に低く設定する一方で、消耗品などの部品の価格から利益を得る(あるいは、当該部品の価格を高く設定し、一層の利益を得る)というビジネスモデルである。EUにおいても、この戦略はプリンターのカートリッジやコーヒーメーカーなどの定期的に「詰め替え」を必要とする製品、また、自動車で用いられるとされる⁹⁰⁾。

しかし、消耗品市場も天国ではない。正規品メーカーが消耗品市場で利益を得られるということは、その他の競争者にとっても消耗品市場は魅力的である。このため、正規品メーカーは知的財産権を使って、互換性のある他社のスペアパーツを市場から排除することを試みるようになった。もっとも、消耗品事業者も黙っているわけではなく、消耗品市場の自由化を求めてきた⁹¹⁾。

EU意匠法制において消耗品と知的財産権または修理する権利との関係で特に問題となっている市場は自動車部品市場である。自動車用スペアパーツの製造と流通は正規品のメーカー、つまり、OEM(Original Equipment Manufacturers)が自前で全て行っているというわけではない。通常、規模の経済の観点から、OEMが認可したOES(Original Equipment Suppliers)もスペアパーツの製造を行う。このOEM及びOESの間には綿密な契約関係が存在するとされる。これと別のサプライチェーンを構成するのが、独立系のスペアパーツの販売事業者や修理工であり、独立系アフターマーケット(Independent Aftermarket: IAM)とも呼ばれる。こういった非正規のスペアパーツ製造業者らとOEMとの間には、通常、契約はないため、OEMはこれらの者をコントロールできない⁹²⁾。

もっとも、OEMらとIAMは常に市場で競争をするわけではないようである。すなわち、両陣営が供給する部品の種類は一般に自動車の年式によって決まるとされる。OEMは主に0~4年落ちの新車に供給し、4~8年落ちの市場では両陣営が競合し、一方、IAMは8年落ち以上の車両に多くの部品を供給する傾向があるとされる。この背景には保証期間の問題もあり、通常10年だとされるが、OEMはそれよりも前にスペアパーツの製造及び販売をやめてしまうようである。その意味で、IAMの存在は保証期間以上に自動車を使用したいユーザーの助けになる⁹³⁾。

5.2 法政策的な問題状況⁹⁴⁾

5.2.1 参入障壁と独占価格

以上のようにスペアパーツの市場では正規品メーカーと非正規品メーカーは競合する場面がある。そこで、前述のように、正規品メーカーは知的財産権を利用して、非正規品メーカーの市場参入を妨げる。このように競争者が市場での競争を妨げられると、正規品メーカーは市場で独占的な利益を得ることが容易になる。これは競争法上問題ではないかというのが法政策の第一の問題である⁹⁵⁾。

5.2.2 創作のインセンティブ

では、非正規品メーカーを市場に参入させればことは終わりかというところ簡単ではない。正規品のメーカーは製品のライフサイクル全体から創作の対価を回収するのであり、知的財産権者が市場で十分な利益を得られなくなれば、創作のインセンティブが過小になる可能性がある⁹⁶⁾。

もっとも、スペアパーツについては、やはりそう単純ではないとの指摘がある。すなわち、スペアパーツはそもそも一次市場(自動車であれば新車)向けの元の製品と同一であり、スペアパーツのイノベーションは想像できないという批判があるのである。つまり、創作の対価は一次市場で回収しているのであり、逆に、スペアパーツである以上、外観や寸法が元の製品と一致しなければならず、設計者は既存の形状に縛られるため、デザインを改良することもできないというのである⁹⁷⁾。

しかし、これにも反論がある。スペアパーツにも、たとえば、生産方法や材料の品質、安全機能、マーケティングといった点にイノベーションの余地があり、これらの費用は二次市場(スペアパーツ)から回収しないと、イノベーションを阻害するという考え方である⁹⁸⁾。また、そもそも、元の製品の開発費用が一次市場で全て回収されているかもわからないとの指摘もある⁹⁹⁾。

さらに、消耗品ビジネス一般に言われることだが、消耗品ビジネスは前述のように消耗品から利益を得る代わりに、本体価格を安くするという側面があり、これにより本体が普及しやすくなり、消費者の利益になるという面もある¹⁰⁰⁾。

5.2.3 安全性

これも修理する権利が問題となる製品一般に言われていることだが、独立系修理事業者に市場を開放する場合、安全性が担保されない製品やサービスが提供されかねないという問題がある¹⁰¹⁾。

こういった懸念に対処するため、スペアパーツの製造・販売について知的財産権侵害を免責するとしても、アフターマーケットのスペアパーツの認証の義務化を提案するものもある。これにより、消費者がアフターマーケット部品について情報を得て、選択できるようになる。もっとも、これらの方策は欠点がないわけではなく、実施のコストや管理上の負担が伴うため、結局、独立系のスペアパーツの製造業者の競争力を低下させかねないとの問題もある¹⁰²⁾。

あるいは、スペアパーツのメーカーに情報開示を義務づけるという方策もある。これは後述の2004年のEUの改正意匠指令案で提案されていたものであり、消費者を保護するものである¹⁰³⁾。

5.3 法的な問題¹⁰⁴⁾

5.3.1 消尽論

スペアパーツと意匠における法的な問題の典型例は消尽である。すなわち、知的財産権を用いた製品が一旦、市場に出回った後は、スペアパーツへの権利行使は許容されないのではないか、という問題である。これは知的財産権の消尽自体の問題及びいわゆる「修理」と「再生産」の問題もはらむ¹⁰⁵⁾。本稿では、この点は触れない。

5.3.2 競争法違反またはミスユース

もう一つの法的な典型論点はスペアパーツへの権利行使が独占禁止法(競争法)に違反し、当該権利行使が許されないのではないか、あるいは、当該権利行使が権利濫用(米国における「ミスユース(misuse)」)に当たり許されないのではないか、という問題である¹⁰⁶⁾。なお、競争法違反とミスユースが同じかという問題もあるが¹⁰⁷⁾、この点も含め、本稿では触れない。

もっとも、知的財産権と競争のいずれを優先させるかは最終的には経済政策の問題であり、両法共に強制的な解決策を押しつけるものではないとの指摘もある¹⁰⁸⁾。

5.3.3 立法、行政及び司法の役割分担

以上のように、司法(消尽論及びミスユース)または行政(競争法)で解決する方策があり得る一方、立法による解決策もあり得る。

では、立法・行政・司法のいずれが妥当だろうか、という論点も指摘されている。というのも、ある状況が競争を抑制する傾向にあることが事前に分かっている場合、事後規制である競争法に依拠するのではなく、立法による事前規制、すなわち、知的財産権の保護のレベルで問題を解決することが適切だ、との指摘がある¹⁰⁹⁾。前述の通り、EU

意匠法制は基本的にはこの立法による解決の立場を採用したことになる。

これに対しては、価格を規制する適切なメカニズムは、知的財産法ではなく、競争法であるといった反論や、必要であれば、利害のバランスは消尽法理の下で司法が適切に処理することが可能であり、立法府の介入は不要だとの反論もある¹¹⁰⁾。

5.3.4 憲法論

その他、立法によるスペアパーツの市場の開放、すなわち、知的財産権の縮小は憲法で保証された財産権の不当な剥奪だとの指摘もある。日本国憲法と異なり(参照, 29条)、欧州連合基本権憲章17条2項により知的財産権は明確に保護されているのである¹¹¹⁾。

5.3.5 国際法

また、修理について意匠権侵害を免責する修理条項が知的所有権の貿易関連の側面に関する協定(TRIPS協定)26条(2)・(3)に違反するとの指摘もある。(2)項は工業意匠権の範囲について、権利者の正当な利益に悪影響を及ぼすような例外や制限、または権利の正常な利用を妨げるような例外や制限を禁止している。さらに、(3)項は10年間の保護を定めている。修理条項の内容によってはこれらの要件を満たさないというのである¹¹²⁾。なお、Acacia判決は、判決が示した要件(「元の外観の再生」及び流用回避措置)であれば、修理行為の免責範囲は限定的であり、TRIPS協定26条(2)には違反しないとする¹¹³⁾。

5.3.6 立法案

学説には、修理条項の妥協案を具体的に模索する一方、しかし、今後、3Dプリンターが普及すれば、肝は部品の3Dデータの独占/共有の問題、つまり、情報の独占/共有の問題となり、法的には修理条項ではなく競争法の出番になるのではないか、との指摘がある。

すなわち、まず、修理条項の妥協案においては、免除の期間を変更することで、修理条項の全体的な許容性を高めることができるとする。たとえば、意匠登録から3年後に免責が開始されるようにし、OEMに独占期間を与える一方で、最初の保護期間満了時には市場を競争に開放するようにする¹¹⁴⁾。また、修理条項の施行に猶予期間を設け、OEMへの影響を低減させることも提案する¹¹⁵⁾。加えて、修理条項に補償金条項を設けて、経済的にはOEMへの影響を低減させ、法的にはTRIPS協定26条(2)上の問題を回避することも提案する¹¹⁶⁾。しかし、より重要なことは技術的な変化ではないかと指摘する。すなわち、3Dプリンティング技術により、スペアパーツの製造コストは低下し、また、そのビジネスモデルは不断の流通ではなく、局所的な「プリントオンデマンド」方式になるのではないかと指摘する。とすれば、問題は3Dデータに関するOEMと独

立系サプライヤーなどのライセンス契約が構築されるかであり、修理条項の必要性は減少するか、完全になくなるだろうとする。一方、データが独占されれば、むしろ、競争法が大きな役割を果たすとす¹¹⁷⁾。

6. 終わりに

6.1 日本における修理条項の導入論

日本においても共同体意匠規則の修理条項及びその議論は紹介され、その導入について議論がなされている。この点、導入に肯定的な見解¹¹⁸⁾は、知的財産権も競争法の一部であり、スペアパーツの権利行使が競争法上問題なのであれば、知的財産権が道を譲ることはあり得るとす¹¹⁹⁾。これに対して、導入に否定的な見解¹²⁰⁾は、修理条項はスペアパーツの意匠権が無意味になるとす¹²¹⁾。もっとも、否定的な見解も独占禁止法上の対応が必要になり得ることは否定していない¹²²⁾。その意味で、スペアパーツ市場がその性質上、反競争的になりやすい市場なのかという評価の問題であり、故に、法政策としては事前規制と事後規制のどちらをデフォルトとするかという問題とも思える。そして、現状は、前者の判断に決め手がない（故に、消極的に事後規制がデフォルトとなっている）ということなのだろう。

6.2 若干の検討

以上の EU 及び日本の議論からどのような示唆を得るべきだろうか。まず、修理する権利の観点からは、修理条項が認められる範囲が重要である。まとめると、そもそも修理条項が明文化されているのは共同体意匠規則のみで、その適用範囲は共同体意匠に限られる (Ford 判決)。また、修理が認められる部品は製品全体の意匠に従属した部品の必要はないが、販売当時の「元の外観」を再生するものに限られた (Acacia 判決)。もっとも、そもそも修理は元の状態に戻すサービスだとすれば、「元の外観」の再生要件は修理する権利を妨げるものとはいえず、むしろ Acacia 判決が従属性要件を外し、修理できる部品の範囲を上げたことはこれに裨益するものである（もっとも、前述の通り、旧モデルの部品を新モデルに用いることはできないため、メーカーは「元の外観」要件により許される修理の範囲をコントロールすることが可能である）。

とすれば、次に、法政策的な観点から、こういった修理条項を支持するか、また、更に広げるべきかが問題となる。この点、前述の通り、日本では消極論が強い。背景にあるのは、そもそも修理条項の本質が未だはっきりしないという点ではないだろうか。すなわち、前述の通り、修理条項はスペアパーツ市場の自由化だとして競争法的な説明が加えられる一方で¹²³⁾、成立が不明確な消尽を明確にするとの説明もなされる¹²⁴⁾。

どう考えるかであるが、修理条項はこの両面がある、換

言すれば、両面を実現するために EU は立法が必要だったということではないだろうか。これはそれぞれの説明の法的な効果を考えると分かりやすい。すなわち、競争法は基本的には市場で支配的な事業者に反競争行為をやめさせるものである。つまり、ここでの名宛人はスペアパーツの市場では正規品メーカーであり、「意匠権の行使をやめよ」と命じたわけである。これに対して、知的財産法は権利者が侵害者に対して侵害行為をやめさせるものである。つまり、ここでの名宛人はスペアパーツの市場では非正規品メーカーであり、「(消尽とならない) 修理をやめよ」と命じたわけである。修理条項は意匠法に組み込まれたものであるが、この二つの側面を持っている。すなわち、一次的には意匠権の行使を禁じるわけなので、競争法的である。他方、修理条項はあらゆる修理を許しているわけではなく、一定の修理を許しているに過ぎない。つまり、非正規品メーカーを名宛人に、「修理目的で行うこと」及び「元の外観の再生を行うこと」を要求しているのである。これは侵害者を名宛人とする知的財産法的である。そして、Acacia 判決は流用回避措置を非正規品メーカーに義務づけた。これは前述の通り、知的財産権の二次的な侵害責任に近いアプローチだと評価されているのであり¹²⁵⁾、これをもって一層、修理条項の知的財産法的な側面が増したと言えよう。

以上の分析が妥当だとすれば、修理条項の一次的な本質は両陣営に対する命題を課すことである。もっとも、競争法と消尽論（及び二次的責任論）をどちらも駆使すれば、両陣営に対する命題は可能であり、わざわざ立法する意義がどこにあるのかということになる。

これには三つ意義がある。一つ目は競争法に対する意義で、前述の学説の指摘する、事前規制と事後規制の問題である¹²⁶⁾。

二つ目は消尽論のあてはめの明確化であり、既に修理条項の趣旨として指摘されているものである¹²⁷⁾。しかし、この説明が説得的かは、結局、前者については、スペアパーツ市場が（たとえば、通信市場のように）反競争的になりやすい市場なのか¹²⁸⁾、後者については、消尽を典型的に認めるべき場合なのかについての論証ということになる。特に、正規品メーカー（意匠権者）が自動車などの製品本体のメーカーではなくそのパーツのメーカーである場合、この判断は典型的というよりは、個別的に判断すべきという方向に傾くのではないだろうか¹²⁹⁾。

そこで、立法する意義の三つ目が重要となる。それは民主的な正統性である。競争法（日本であれば独占禁止法）の運用は行政であり、消尽論の運用は司法である。そのため、民主的な正統性は薄いだが、これに対して、立法は民主的な正統性を最もよく反映している。もちろん、民主的な正統性があるからといって直ちに修理条項を導入すべきとは言えない。前述の通り、意匠権は財産権であり、また、TRIPS 協定上もその制限には正当な理由が必要だからであ

る。そうではなく、ここで加えたい議論は修理する権利論である。修理する権利が説かれる背景の一つは循環経済 (Circular Economy: CE) であり、これは資源や製品の価値を可能な限り長く維持する社会とされ、EU の目標の一つに指摘されている¹³⁰⁾。そして、環境分野においては予防的な政策及びその実施が許されるのだとすれば (環境基本法 4 条, 生物多様性基本法 3 条 3 項)¹³¹⁾、立法において修理条項を定めることも許される可能性がある。また、法律の背後には倫理などのメタ的な価値が控えているところ¹³²⁾、司法が倫理を振りかざすよりも、立法が決める方が民主的正統性があるだろう。とはいえ、こういった「環境志向の」修理条項の目的・手段に理由があるというためには、その前提として、従来の独占禁止法や消尽論でどこまで可能なのか議論を一層詰めて置くことが必要だろう。また、こうした従来の法制度が循環経済をどう妨げているのかも重要だろう。これらの点は他日を期したい。

[付記]

本研究は JSPS 科研費 JP18H05216, JSPS 科研費 JP22K13319, 旭硝子財団2022年度採択研究助成プログラム及び公益財団法人末延財団のオンラインデータベース提供事業の助成を受けた。

本研究について九州経済連合会知的財産権研究会の場で貴重なご指摘を受けた。また、Ruben Rodriguez Samudio 先生 (早稲田大学法学学術院) には、Acacia 事件のイタリア事件の調査でご助力いただいた。記して、感謝を申し上げる。

脱稿後、君嶋祐子「修理する権利：知的財産法の視点から」特許庁委託産業財産権制度調和に係る共同研究調査事業・2022年度派遣研究者研究成果報告会 (2022年10月31日) [修理する権利の文脈で共同体意匠規則の修理条項に言及する], 種秀太=松井章浩「知的財産権は修理する権利を制限するのか?」日本知財学会第20回年次学術研究発表会 (2022年11月5日) [米国の修理する権利は所有権アプローチで、EU は循環経済アプローチで、前者は最終消費者の権利を出発点とし、後者は公益を出発点とする] に触れた。

また、脱稿後の2022年11月、欧州委員会は意匠指令及び共同体意匠規則の改正案を提案した (指令について、European Commission, Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the legal protection of designs (recast), COM/2022/667 final, 規則について、European Commission, Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Council Regulation (EC) No 6/2002 on Community designs and repealing Commission Regulation (EC) No 2246/2002, COM(2022)666)。その中で、意匠指令14条を改正し、修理条項を導入することを提案している。

参考文献

- 1) 邦語文献として、一般的に参照、椎名葉「日本のメーカーが知るべき米国『修理する権利』とアフターマーケット修理制限のリスク」Business Lawyers (2021年11月30日) <https://www.businesslawyers.jp/articles/1066> (2022年10月28日:最終確認), 橋雄介「米国及び欧州における修理する権利の動向—環境政策と知的財産権の交錯—」福岡工業大学社会環境学部 (編)『社会環境学へのアプローチとその展望—福岡工業大学社会環境学部20周年記念論集—』148頁 (2021年)。エコデザイン枠組指令に基づく実施規則 (European Commission Regulation (EU) 2021/341) を紹介するものとして、窪田三四郎「EUにおける『修理する権利 (Right to repair)』について—一部製品については本年春から製造者等にスペアパーツの提供等を義務付け」西村あさひ法律事務所『ヨーロッパニューズレター』(2021年8月4日) https://www.nishimura.com/ja/newsletters/europe_210804.html (2021年11月26日:最終確認)。
- 各論の邦語文献として、修理する権利と特許権との関係について、伊澤久美=妹尾堅一郎=宮本聡治=高橋佑介=田中健太郎=友滝勇気「サーキュラーエコノミー時代のビジネスモデルと知財マネジメント—循環経済社会形成に向けた知財に関する俯瞰的考察—」『日本知財学会第19回年次学術研究発表会予稿集』日本知財学会 (2021年11月28日) [線形経済における3R (Reuse, Reduce 及び Recycle) から循環経済への移行が必要だと指摘した上で、特許法の「生産」概念及び最判平成19.11.8民集61巻8号2989頁 [インクジェットプリンタ用インクタンク] の再検討並びに実務上の取組みを紹介する], 修理する権利と競争法との関係について、嶋崎禪那=寺田麻佑「欧州 (EU)・米国における『修理する権利』と日本における『修理する権利』」研究報告電子化知的財産・社会基盤 (EIP) 2022-EIP-96巻26号1頁 (2022年), サステナビリティとEUの商標法について、大西洋子「サステナブルファッションにおける商標法の有効性」パブリック・ドメイン研究会兼知的財産法研究会 (共催:北大知的財産法研究会) (於オンライン, 2022年6月13日)。
- 2) Ricardo J. Hernandez, Constanza Miranda and Julian Goñi, *Empowering Sustainable Consumption by Giving Back to Consumers the 'Right to Repair'*, 12(3) SUSTAINABILITY 850 (2020) at 8 [Ver. open access: <https://www.mdpi.com/2071-1050/12/3/850> (last visited Des. 20, 2022)].
- 3) Cf. Commonwealth of Massachusetts, Bill H.4362, An Act Protecting Motor Vehicle Owners and Small Businesses in Repairing Motor Vehicles (2012).
- 4) Cf. European Commission, *The European Green Deal*, COM(2019) 640 final (Communication) (2019); European

- Commission, Regulation (EU) 2021/341 (2021).
- 5) Beldiman et al., *infra* note 77 at 35 [Ver. SSRN] [米国マサチューセッツ州法などの情報提供を義務づける州法がソフトウェアに関する著作権との衝突を避ける効果を持つが、OEM から修理事業者に対する著作権侵害訴訟も生じている]; 橋・前掲注 1) 165-166頁。
- 6) その試みとして、参照、嶋崎 = 寺田・前掲注 1, 大西・前掲注 1, 橋・後掲注 7)。
- 7) 知財高判令和4.3.29令和 2 年(ネ)10057号(裁判所ウェブサイト) [情報記録装置]。評釈として、橋雄介「判批」日本知財学会第20回年次学術研究発表会 (2022年11月5日) など。
- 8) 問題の所在を指摘するものとして、橋・前掲注 7)。
- 9) Cf. BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *infra* note 21.
- 10) 前掲注 1) の文献を参照。
- 11) 橋・前掲注 7)。
- 12) *Acacia Srl v Pneusgarda Srl, Audi AG; Acacia Srl, Rolando D'Amato v Dr. Ing. h.c.F. Porsche AG, C-397/16 and C-435/16, EU:C:2017:992* (20 December 2017) (*Acacia*).
 評釈として、Lucy Flascher, *Article 110 of the Design Regulation and protection for spare parts: CJEU proposes the liberalization of the market*, 13(4) JOURNAL OF INTELLECTUAL PROPERTY LAW & PRACTICE 260 (2018); Jane Cornwell, *Nintendo v BigBen and Acacia v Audi; Acacia v Porsche: Design exceptions at the CJEU*, 14(1) JOURNAL OF INTELLECTUAL PROPERTY LAW & PRACTICE 51 (2019) [Ver. open access: https://www.pure.ed.ac.uk/ws/portalfiles/portal/64510486/Cornwell_Design_exceptions_JIPLP_June_2018.pdf (last visited Aug. 26, 2022)]; Beldiman et al., *infra* note 77.
 邦語の判例評釈として、Kei Enomoto and David E. Musker (AIPPI 事務局 (訳)) 「判批」AIPPI 63 卷 9 号 814 頁 (2018 年), 今野裕之「判批」同 (編著) 『判例 EU 私法』789 頁 (2022 年) [初出: 国際商事法務 48 卷 6 号 856 頁 (2020 年)].
 法務官意見 (Opinion of Advocate General Saugmandsgaard Øe at EU:C:2017:730 (28 September 2017)) について、David Stone, *Design law misplayed in Nintendo AG Opinion*, 12 (7) JOURNAL OF INTELLECTUAL PROPERTY LAW & PRACTICE 558 (2017).
- 13) Corte d'appello di Milano, N. R.G. 2015/1080, 15.6.2016 [CJEU への照会].
- 14) *Acacia*, *supra* note 12, para. 15.
- 15) OLG Stuttgart, 11.09.2014 - 2 U 46/14, GRUR 2015, 380 [控訴審]; BGH, 02.06.2016 - I ZR 226/14, GRUR 2016, 1057 [CJEU への照会]; BGH, 26.07.2018 - I ZR 226/14, GRUR 2018, 1246 [CJEU から差戻後判決].
- 16) *Acacia*, *supra* note 12, para. 17.
- 17) *Id.* para. 56.
- 18) 被告製品の図は, BGH, 02.06.2016, *supra* note 15.
- 19) *Acacia*, *supra* note 12, para. 56, 57.
- 20) BGH, 26.07.2018, *supra* note 15.
- 21) See DANA BELDIMAN AND CONSTANTIN BLANKE-ROESER, AN INTERNATIONAL PERSPECTIVE ON DESIGN PROTECTION OF VISIBLE SPARE PARTS (Springer Pub. 2017); David Stone, *A Cracker Year to Come in Designs Cases*, 266 MANAGING INTELL. PROP. 52 (2017); Annette Kur and Marianne Levin, *The Design Approach Revisited: Background and Meaning*. In: ANNETTE KUR, MARIANNE LEVIN, AND JENS SCHOVSBO (EDS.), THE EU DESIGN APPROACH: A GLOBAL APPRAISAL (Edward Elgar Pub. 2018).
 邦語文献として、日本国際知的財産保護協会「各国における意匠保護の及ばない範囲の実態調査研究報告書」(2009 年) https://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_1247891_po_h20_report_03.pdf?contentNo=1&alternativeNo= (2022 年 8 月 9 日: 最終確認), 今村哲也「修理部品 (spare parts) の意匠保護に対する権利制限の可能性」渋谷達紀 = 竹中俊子 = 高林龍 (編) 『知財年報 2009』(商事法務, 2009 年), 青木博通「グローバルにみた修理部品 (Spare parts) の意匠保護—各国の保護類型と欧米の動向」CIPIC ジャーナル 190 卷 1 頁 (2009 年), 同「アジア諸国における修理部品 (Spare Parts) の意匠保護」Design protect 23 卷 2 号 2 頁 (2010 年), 佐藤恵太 = 毛利峰子「ワークショップ スペアパーツ意匠保護に関する除外条項の適否」日本工業所有権法学会年報 33 号 25 頁 (2010 年), 伊藤圭祐「自動車部品の意匠保護に関する一考察」北陸先端科学技術大学院大学年次学術大会講演要旨 25 号 936 頁 (2010 年), 毛利峰子「欧州における修理用部品の意匠保護に関する考察」村林隆一先生傘寿記念知的財産権侵害訴訟の今日的課題 編集委員会 (編) 『知的財産権侵害訴訟の今日的課題: 村林隆一先生傘寿記念』(青林書院, 2011 年), 茶園成樹「EU 意匠法におけるスペアパーツの保護を巡る最近の議論」Design protect 30 卷 1 号 7 頁 (2017 年), 日本台湾交流協会「台湾における修理部品・消耗品に関する知財保護戦略」特許庁委託事業 (2020 年)。
- 22) Directive 98/71/EC of the European Parliament and of the Council of 13 October 1998 on the legal protection of designs, OJ L 289, 28.10.1998, p. 28-35.
 立法過程を詳細に紹介するものとして、Kur & Levin, *supra* note 21. 邦語文献として、佐藤恵太「紹介・EC 統一デザイン規則に関するグリーンペーパーについて」工業所有権法研究 37 卷 1 号 16 頁 (1991 年), 同「欧州デザイン制度制定作業の現状」発明 93 卷 12 号 86 頁 (1996 年), 同「EU デザイン保護制度と自動車の補修部品」Design Protect 34 号 25 頁 (1996 年)。
- 23) SEVILLE, *infra* note 35 at 218-21.
- 24) *Id.* at 219, 252-53. Kur & Levin, *supra* note 21 at 26; 佐

- 藤 = 毛利・前掲注21) 28-29頁。
- 25) Green Paper on the Legal Protection of Industrial Design, III/F/5131/91-EN (June 1991).
- 26) SEVILLE, *infra* note 35 at 218-19.
- 27) *Id.* at 252-53; BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *supra* note 21 at 41; Thomas (AIPPI 事務局 (訳))・後掲注77) 412頁。
- 28) Beldiman et al., *infra* note 77 at 11 [Ver. SSRN]; Kur & György, *infra* note 106 at 307.
- 29) Council Regulation (EC) No 6/2002 of 12 December 2001 on Community designs, OJ L 3, 5.1.2002, p. 1-24. 立法提案時の解説として, Commission of the European Communities, Explanatory Memorandum, COM(93) 342 final-COD 463 (1993).
- 欧州共同体意匠規則の翻訳として, 特許庁「欧州共同体意匠保護に関する指令 目次」<https://www.jpo.go.jp/system/laws/gaikoku/ec/dpcl/index.html> (2022年8月9日: 最終確認)。
- Generally see GORDIAN N. HASSELBLATT (ED.), COMMUNITY DESIGN REGULATION (EC) NO 6/2002: ARTICLE-BY-ARTICLE COMMENTARY (2nd ed. Beck, Hart & Nomos 2018); 松井宏記『共同体商標と共同体意匠の実務: ヨーロッパにおけるブランドとデザインの保護』(発明推進協会, 2010年), 茶園成樹「ECの共同体デザインに関する規則の修正案について」*Design protect* 14巻3号16頁(2001年), 青木博通「ヨーロッパ意匠法から見た日本の意匠法」*特許懇*232号46頁(2004年), 同「欧州共同体意匠規則—市場指向型デザイン保護システムの概要とその後の進展—」*知的財産法政策学研究*10号189頁(2006年), 同「諸外国の意匠制度 裁判例等からみた『欧州共同体意匠規則』(1) 欧州共同体意匠規則の概要」*Design protect* 24巻4号2頁(2011年), 同「同(2) 手続要件に関する審決・裁判例等」*Design protect* 25巻1号2頁(2012年), 同「同(3) 保護要件に関する審決・裁判例等(1)」*Design protect* 25巻2号2頁(2012年), 同「同(4) 保護要件に関する審決・裁判例等(2)」*Design protect* 25巻3号2頁(2012年), 同「同(5) 保護要件に関する審決・裁判例等(3)」*Design protect* 25巻4号2頁(2012年), 同「同(6) 保護要件に関する審決・裁判例等(4)」*Design protect* 26巻2号15頁(2013年), 同「同(7) 保護要件に関する審決・裁判例等(5)」*Design protect* 26巻3号2頁(2013年), 同「同(8) 侵害事件に関する裁判例」*Design protect* 26巻4号50頁(2013年), 同「欧州共同体意匠と意匠権侵害: 意匠権侵害判断基準と侵害訴訟における留意点」*知財管理*65巻5号574頁(2015年)。
- 30) SEVILLE, *infra* note 35 at 220.
- 31) European Commission, Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 98/71/EC on the legal protection of designs, COM/2004/0582 final. 提案時の影響調査として, European Commission, Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 98/71/EC on the legal protection of design - Extended impact assessment, SEC (2004) 1097 (2004).
- 32) EUR-Lex, Procedure 2004/0203/COD. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/HIS/?uri=celex:52004PC0582> (last visited Des. 20, 2022).
- See SEVILLE, *infra* note 35 at 254-55. 2009年頃までの経緯及び条文案について, 参照, 佐藤 = 毛利・前掲注21) 27-32頁。
- 33) Commission Decision of 13 September 2007 relating to a proceeding pursuant to Article 81 of the EC Treaty (Case COMP/E-2/39.140 - DaimlerChrysler) (2007/788/EC). See John Clark and Anna Nykiel-Mateo, *Four decisions bind DaimlerChrysler, Fiat, Toyota and General Motors to commitments to give independent repairers proper access to repair information*, 3 COMPETITION POLICY NEWSLETTER 50 (2007).
- 34) Commission Regulation (EU) No 461/2010 of 27 May 2010 on the application of Article 101(3) of the Treaty on the Functioning of the European Union to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle sector, OJ L 129, 28.5.2010, p. 52-57. 紹介するものとして, 根岸哲「特許法における競争政策: 総論」*日本工業所有権法学会年報*33号51頁注10(2010年)。なお, 当該規則は現在, 更新の可否について公開諮問が行われている (European Commission, Antitrust: Commission invites comments on draft proposals for the future of the Motor Vehicle Block Exemption Regulation and Supplementary Guidelines (Jul. 6, 2022). https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_4282 (last visited Aug. 31, 2022)).
- 35) Generally see CATHERINE SEVILLE, *EU INTELLECTUAL PROPERTY LAW AND POLICY* (2nd ed. Edward Elgar Pub. 2016).
- 36) Beldiman et al., *infra* note 77 at 4 [Ver. SSRN]; 佐藤 = 毛利・前掲注21) 30-31頁。
- 37) Enomoto & Musker (AIPPI 事務局 (訳))・前掲注12) 818頁。
- 38) Acacia, *supra* note 12, para. 64-66.
- 39) *Id.* para. 64 [citing judgment of 4 May 2006, Massachusetts Institute of Technology, C-431/04, EU:C:2006:291, para. 17].
- 40) Kur & György, *infra* note 106 at 305.
- 41) SEVILLE, *supra* note 35 at 228.
- 42) Kur & György, *infra* note 106 at 305.
- 43) Beldiman et al., *infra* note 77 at 4, 10 n.62 [Ver. SSRN].
- 44) SEVILLE, *supra* note 35 at 228.
- 45) *Id.* at 230.
- 46) 佐藤 = 毛利・前掲注21) 30-31頁。なお, 当時の英国

- 法はマストフィットも保護の要件としていたようである (同左)。
- 47) BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *supra* note 21 at 25.
- 48) *Id.*; Kur & György, *infra* note 106 at 306.
- 49) DOCERAM GmbH v CeramTec GmbH (C-395/16) ECLC: EU:C:2018:172 (Mar. 8, 2018). 当該判決については、参照、青木博道「判批」ジュリスト1541号82頁(2020)、茶園成樹=上野達弘(編)『デザイン保護法』33頁(勁草書房, 2022) [茶園]。
- 50) Commission of the European Communities, *supra* note 29 paras. 9.1-9.5; Acacia, *supra* note 12 paras. 50-52.
- 51) Beldiman et al., *infra* note 77 at 9 [Ver. SSRN]. これに対して、スペアパーツの問題は意匠法の問題というよりむしろ競争法の問題と指摘するものとして、佐藤=毛利・前掲注21) 34頁 [根岸哲発言]。
- 52) BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *supra* note 21 at 2; Thomas (AIPPI 事務局 (訳))・後掲注77) 411頁。
- 53) BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *supra* note 21 at 26 n.81.
- 54) Acacia, AG Opinion, *supra* note 12 para. 43; Kur & György, *infra* note 106 at 306; Thomas (AIPPI 事務局 (訳))・後掲注77) 411頁。
- 55) Thomas (AIPPI 事務局 (訳))・後掲注77) 411頁。
- 56) Acacia, *supra* note 12.
- 57) Ford Motor Company v Wheeltrims srl., Case C-500/14, ECLI:EU:C:2015:680 (6 October 2015) (Ford).
評釈として、PGFA Geerts, *Ford Motor Co v Wheeltrims Srl (C-500/14): what is the scope of the repair clause under design law?*, 39(2) E.I.P.R. 122 (2017).
- 58) BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *supra* note 21 at 61-62.
- 59) Kur & György, *infra* note 106 at 313 n.42; Enomoto & Musker (AIPPI 事務局 (訳))・前掲注12) 820頁。
- 60) Beldiman et al., *infra* note 77 at 17-18 [Ver. SSRN].
- 61) LG Diisseldorf, 28 November 2013, 14 c O 304/12 U, GRUR-RS 2014, 00345.
- 62) BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *supra* note 21 at 63-64.
- 63) *Id.*
- 64) Enomoto & Musker (AIPPI 事務局 (訳))・前掲注12) 818頁。
- 65) Beldiman et al., *infra* note 77 at 13 [Ver. SSRN].
- 66) Acacia, *supra* note 12, para. 29-54. 批判として、意匠指令及び共同体意匠規則の立法過程における従属性要件の導入をめぐる詳細な経緯も含め、Cornwell, *supra* note 12 at 25, 29 [Ver. open access].
- 67) Acacia, *supra* note 12 para. 55-78.
- 68) Acacia, *supra* note 12 para. 79-89.
- 69) Beldiman et al., *infra* note 77 at 14-15 [Ver. SSRN].
- 70) HASSELBLATT (ED.), *supra* note 29 at 683 [written by Mariusz Kondrat]; Enomoto & Musker (AIPPI 事務局 (訳))・前掲注12) 819頁。
- 71) Cornwell, *supra* note 12 at 30 [Ver. open access].
- 72) Beldiman et al., *infra* note 77 at 16 [Ver. SSRN].
- 73) 今野・前掲注12) 794頁。
- 74) Cornwell, *supra* note 12 at 30 [Ver. open access].
- 75) Inception impact assessment - Ares(2020)7065286. https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12609-Intellectual-property-review-of-EU-rules-on-industrial-design-Design-Directive_en (last visited Aug. 31, 2022).
- 76) European Commission, Commission seeks public opinion on protection of industrial designs and EU-wide geographical indications for products (Apr. 29, 2021). https://single-market-economy.ec.europa.eu/news/commission-seeks-public-opinion-protection-industrial-designs-and-eu-wide-geographical-indications-2021-04-29_en (last visited Aug. 31, 2022).
- 77) See Dana Beldiman, Constantin Blanke-Roeser and Anna Tischner, *Spare Parts and Design Protection – Different Approaches to a Common Problem. Recent Developments from the EU and US Perspective*, 69 (7) GRUR INTERNATIONAL 673 (2020) [Ver. SSRN: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3650623 (last visited Aug. 26, 2022)].
邦語文献として、Christian R. Thomas (AIPPI 事務局 (訳))「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？」AIPPI 66巻6号411頁(2021年)。
- 78) 本文のドイツ意匠法改正を受け、EUにおける修理条項の不統一が解消されつつあるとするものとして、Thomas (AIPPI 事務局 (訳))・前掲注77) 415頁, Kur & György, *infra* note 106 at 316.
- 79) 条文は、Bundesgesetzblatt Teil I 2020Nr. 56 vom 01.12.2020Gesetz zur Stärkung des fairen Wettbewerbs. https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBI&jumpTo=bgbl120s2568.pdf#_bgbl__%2F%2F%5B%40attr_id%3D%27bgbl120s2568.pdf%27%5D__1661860486815 (last visited Aug. 30, 2022).
- 80) Bundesrat KOMPAKT Das Wichtigste zur Sitzung, Ausgewählte Tagesordnungspunkte der 994. Sitzung am 09.10.2020. <https://www.bundesrat.de/DE/plenum/bundesrat-kompakt/20/994/994-pk.html?nn=4352766#top-7> (last visited Aug. 30, 2022).
- 81) JETRO 「ドイツ連邦参議院、スペアパーツについての修理条項を追加する意匠法改正案を可決」(2020年10月13日) https://www.jetro.go.jp/ext_images/_Ipnews/europe/2020/20201013.pdf (2022年8月30日:最終確認), Thomas (AIPPI 事務局 (訳))・前掲注77) 411頁, Kur & György, *infra* note 106 at 315.
- 82) Thomas (AIPPI 事務局 (訳))・前掲注77) 411頁。
- 83) Thomas (AIPPI 事務局 (訳))・前掲注77) 412-413頁。

- 84) Thomas (AIPPI 事務局 (訳))・前掲注77) 412-413頁。
- 85) Ferrari SpA v. Mansory Design & Holding GmbH and WH, C-123/20, ECLI:EU:C:2021:889 (15 July 2021) (Ferrari).
- 86) 図は *Id.* para. 13.
- 87) *Id.* para. 18.
- 88) *Id.* paras. 49-51.
- 89) Europe Economics, *The Economic Review of Industrial Design in Europe*, Final Report (MARKT/2013/064//D2/ST/OP, 2015). <https://www.ecar-alliance.eu/wp-content/uploads/20150223-The-Economic-Review-of-Industrial-Design-in-Europe.pdf> (last visited Des. 20, 2022).
紹介するものとして, Kur & György, *infra* note 106 at 317.
- 90) BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *supra* note 21 at 1 n.3.
- 91) SEVILLE, *supra* note 35 at 253; BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *supra* note 21 at 2 n.5. 実際, 意匠指令及び共同体意匠規則成立以後, 自動車メーカーは模倣品対策として意匠出願を劇的に増加させ, 非正規品メーカーがますます修理条項を求めるようになったとされる (*Id.* at 28).
- 92) スペアパーツについて, BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *supra* note 21 at 31-33; Beldiman et al., *supra* note 77 at 3 [Ver. SSRN]. 修理する権利について, より一般的に参照, 橋・前掲注1) 150-151頁。
- 93) BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *supra* note 21 at 9-10.
- 94) 全体的に参照, *id.* at 10-12.
- 95) *Id.*; 佐藤 = 毛利・前掲注21) 30頁。
- 96) Beldiman et al., *supra* note 77 at 7 [Ver. SSRN]; 佐藤 = 毛利・前掲注21) 30頁。修理する権利について, 一般的に参照, 橋・前掲注1) 162頁。
- 97) Thomas (AIPPI 事務局 (訳))・前掲注77) 414頁 [本文中で前述の2020年のドイツ意匠法改正が TRIPS 協定26条(2)に違反しないとする文脈]。議論を紹介するものとして, BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *supra* note 21 at 33.
- 98) BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *supra* note 21 at 36.
- 99) *Id.*
- 100) Beldiman et al., *supra* note 77 at 5 [Ver. SSRN]; 橋・前掲注1) 162頁。
- 101) 修理する権利と安全性について, 一般的に参照, 橋・前掲注1) 163頁。自動車のスペアパーツにおける安全性の懸念として, BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *supra* note 21 at 36; 佐藤 = 毛利・前掲注21) 30頁, Thomas (AIPPI 事務局 (訳))・前掲注77) 414頁 [意匠法は物品の安全性を確保する法律ではないとして, 安全性の懸念に明確に反対する]。
- 102) BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *supra* note 21 at 97-98.
- 103) *Id.* at 93, 95-96.
- 104) European Commission, *Legal review on industrial design protection in Europe*, Final report (MARKT2014/083/D, 2016). <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/43fd4a5c-6c26-4639-ac9a-281ab57687de> (last visited Des. 20, 2022).
紹介するものとして, Kur & György, *infra* note 106 at 318-19.
- 105) Taina Pihlajarinne and Rosa Maria Ballardini. *Paving the way for the Environment: Channelling ‘Strong’ Sustainability into the European IP System*, EUROPEAN INTELLECTUAL PROPERTY REVIEW (2020) [Ver. open access: <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/329016> (last visited Des. 20, 2022)]. 修理する権利について, 一般的に参照, 橋・前掲注1) 151-155頁。スペアパーツについて, BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *supra* note 21 at 33-34.
邦語文献として, Heinz Goddar (AIPPI 事務局 (訳))「欧州連合における並行輸入と,特許権の消尽,先用権」AIPPI 42巻10号760頁 (1997年), 岩田哲幸「EUにおける特許権の消尽(1)」AIPPI 43巻4号186頁 (1998年), 同「同(2)」AIPPI 43巻5号281頁 (1998年)。
ドイツ法について, 邦語文献として, 布井要太郎「ドイツにおける特許権の用尽理論について——わが国判例(特許権侵害差止請求事件 東京地裁平成12.8.31判決)との対比において」判例時報1728号180頁 (2001年), Niels Holder (石野良和 (訳))「交換部品及び消耗部品における間接特許侵害と権利の消尽—ドイツ連邦最高裁判所: Flügelradzähler (羽根車流量計) 判決—」AIPPI 50巻3号138頁 (2005年), 布井要太郎「消尽の原則とリサイクルによる特許侵害(キヤノン・インクタンク事件)——ドイツ連邦共和国の判例・学説の観点からする考察——」AIPPI 53巻9号593頁 (2008年)。
- 106) 修理する権利について, 一般的に参照, 橋・前掲注1) 161-162頁。スペアパーツについて, Annette Kur, *Limiting IP Protection for Competition Policy Reasons – A Case Study on the EU Spare-Parts-Design Discussion*. JOSEF DREXL (ED.), RESEARCH HANDBOOK ON INTELLECTUAL PROPERTY AND COMPETITION LAW (Edward Elgar Pub. 2008); BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *supra* note 21 at 33-34. 特に意匠権について, see Annette Kur and Ádám György, *Protection of Spare Parts in Design Law: A Comparative Law Analysis*. In: HENNING HARTWIG (Ed.), RESEARCH HANDBOOK ON DESIGN LAW: RESEARCH HANDBOOKS IN INTELLECTUAL PROPERTY SERIES 313 (Edward Elgar Pub. 2021). 特に著作権について, Anthony D. Rosborough, *Unscrewing the Future: The Right to Repair and the Circumvention of Software TPMs in the EU*, 11 J. INTELL. PROP. INFO. TECH. & ELEC. COM. L. 26 (2020). 一般的にアフターマーケットにおける特許権と独占禁止法の関係について, 中川寛子「アフターマーケットをめぐる議論——整理と序論的考察」土田和博ほか(編)『現代経済法の課題と理論: 金井貴嗣先生古稀祝賀論文集』339頁 (弘文堂, 2022年)。

- 日本におけるデザインと独占禁止法の関係について、一般的に参照、澗川和彦「デザイン保護と独占禁止法」麻生典＝クリストフ・ラーデマツハ(編)『デザイン保護法制の現状と課題—法学と創作の視点から—』250頁(日本評論社, 2016年)。
- 部品提供の拒否について、参照、クリストファー・ヒース(毛利峰子訳)「Ending is better than Mending: 修理、詰替および再利用に関する近年の日本の判例について」知的財産法政策学研究14号241-255頁(2007年)。
- 被疑侵害製品の一部に登録意匠が用いられている場合について、中平健「あるものの意匠権により、その物の意匠を一部に含む他の物の製造販売等に対して侵害を主張する場合の問題」設楽隆一ほか(編)『現代知的財産法 実務と課題: 飯村敏明先生退官記念論文集』(発明推進協会, 2015年)。
- 107) 参照、橋雄介「Kimble 最高裁判決を通して見る米国における特許権のミスユースの展開: 財産権・反トラスト・パブリックドメインという観点から」田村善之(編)『知財とパブリック・ドメイン1: 特許法篇』443頁(勁草書房, 2023年)
- 108) Kur & György, *supra* note 106 at 341.
- 109) Kur & György, *supra* note 106 at 344. BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *supra* note 21 at 33-34. 事前規制と事後規制については、参照、橋雄介＝岡野佳代「ブロードバンド市場における英国通信法制の動向—競争/投資・組織・共同規制の観点から—」情報通信政策研究5巻2号Ⅲ-23頁(2022年)。
- 110) BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *supra* note 21 at 35-36.
- 111) *Id.* at 39 n.56, 47. 本文で前述の2020年のドイツ意匠法改正は適用される意匠権を改正法成立年以後に登録されたものに限定しており、これは既存の意匠権者の憲法上の権利を保護するためだとされる(Thomas (AIPPI 事務局(訳))・前掲注77) 414-415頁)。また、米国においても、修理を適法とする修理条項の制定は意匠権者から財産的利益を奪うものであり、憲法修正5条及び14条に違反する収奪であるとの主張があるとされる(BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *supra* note 21 at 39 n.56, 47)。
- 112) *Id.* at 37; Kur & György, *supra* note 106 at 338-41; European Commission, *supra* note 31, para. 7.2 (2004). 本文で前述の2020年のドイツ意匠法改正について、TRIPS 協定に違反しないとするものとして、Thomas (AIPPI 事務局(訳))・前掲注77) 414頁[スペアパーツについては、商標権者は一次市場で創作の対価を回収しており、他方、修理条項によりスペアパーツの価格が下がり、消費者の利益になる]。
- 113) 直接は「元の外観の再生」の文脈であるが、Acacia, *supra* note 12, para. 76.
- 114) BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *supra* note 21 at 86-87. なお、この方策は修理する権利における情報共有制度と類似している。参照、橋・前掲注1) 163頁。
- 115) BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *supra* note 21 at 90-91.
- 116) *Id.* at 106-109. この立場を提案するものとして、Kur & György, *supra* note 106 at 343.
- 117) BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *supra* note 21 at 132.
- 118) 佐藤＝毛利・前掲注21) 36-37頁[佐藤]、今野・前掲注12) 794-795頁。
- 119) 佐藤＝毛利・前掲注21) 36-37頁[佐藤]。
- 120) 今村・前掲注21) 320・333頁、茶園・前掲注21) 13頁[そもそも日本法への導入の可能性が低く、EUの修理条項の議論を参照する価値に乏しい]。知的財産法学者と経済法学者などが参加する討論会では、否定的な意見が多数だったとされる(佐藤＝毛利・前掲注21) 34頁)。
- 121) 佐藤＝毛利・前掲注21) 37-38頁[毛利]。
- 122) 佐藤＝毛利・前掲注21) 34-36頁[討論者]・37-38頁・43頁注32[毛利]。
- 123) 前掲注50) 及びその本文を参照。
- 124) 前掲注51) 及びその本文を参照。
- 125) 前掲注69) 及びその本文を参照。
- 126) 前掲注109) 及びその本文を参照。
- 127) 前掲注51) 及びその本文を参照。
- 128) 日本法においても、正規品メーカーが非正規品メーカーへ部品の提供や情報の提供をしないようにする行為は販売先制限ないし(単独または共同の)ライセンス拒絶に当たり得るため、独禁法21条の「権利の行使」として許されるか否かが問題となる。この点、単独のライセンス拒絶は「権利の行使」に該当しやすいが、販売先制限及び共同のライセンス拒絶は「権利の行使」とは言えず、更に進んで、独禁法違反を判断すべきとの見解がある(特にデザインにかかる知的財産権について、澗川・前掲注106) 269-70頁)。
- 129) 前掲注74) の文献を参照。
- 130) European Commission, Closing the Loop - an EU Action Plan for the Circular Economy, COM/2015/0614 final (Communication) at 2 (2015); 松本津奈子「EUにおけるサーキュラーエコノミー」環境法研究13号140, 145-146頁(2021年)。知財法と循環経済について、Pihlajarinne & Ballardini, *supra* note 105 at 16-21 [Ver. open access].
- 131) 東京地判平成13.5.30判時1762号6頁[O-157事件][科学的に不明確な段階での政府介入を適法とした]、最判平成16.10.15民集58巻7号1802頁[水俣病事件][科学的に不明確な段階であっても政府の規制の懈怠を違法とした]。
- 132) 橋・前掲注7), 橋雄介「電子情報通信技術とCSR・SDGs・ESG—倫理綱領における議論の経緯—」電子情報通信学会誌106巻3号(2023年予定)、橋雄介＝加藤尚徳＝桑原俊＝高木幸一「法令・規定・標準等の更新について—特に「倫理と法」の議論の経緯—」電子情報通信

学会誌106巻3号 (2023年予定)。