

[欧州] 意匠法上の“修理条項”の商標の使用への適用可能性について

アインゼル フェリックス＝ラインハルト*

抄 録 欧州連合（EU）においては、自動車部品を典型例とする複雑な製品の交換部品であるいわゆるスペア・パーツに対して、意匠権による保護を受けていたとしても、一定条件下、意匠法上の“修理条項”を根拠として権利行使が認められない加盟国がある。欧州共同体意匠法も“修理条項”を採用しているため、欧州連合全体で法律のハーモナイゼーションが全く図れていない状況である。結果、ある加盟国で意匠権の侵害に該当する行為が他の加盟国では意匠権の侵害に該当しないため、欧州連合の最も重要な政策の1つである「物の自由な移動」が図れていない。そのような中、意匠法上の“修理条項”を、他人の商標権をスペア・パーツについて自由に使用するための根拠規定として使えないかという主張がイタリアの裁判所においてなされ、この点が欧州司法裁判所に付託の後、否定する決定がなされたというのが本件である。

目 次

1. はじめに
2. 基礎的事項
 2. 1 スペア・パーツ問題とは
 2. 2 スペア・パーツについての法制
3. 欧州司法裁判所（第3部）2015年10月6日決定
 3. 1 事実関係について
 3. 2 付託事項について
4. 判断内容の検証
 4. 1 先決問題としての許容性
 4. 2 商標権と“修理条項”の関係
5. 日本企業にとっての留意事項
 5. 1 権利取得の方法
 5. 2 “修理条項”の適用範囲について
 5. 3 欧州連合各加盟国における“修理条項”の導入
6. おわりに

てこなかった。しかし、スペア・パーツ問題は、日本の産業、特に自動車メーカーにとっては重要事項であるため、十分な検証が必要となる。この問題の難しさは、欧州連合全体での統一的法律を調べれば事足りる部分と、欧州連合の各加盟国の国内法を調べなければならない部分が混在しており、その全体像の把握を難しいものとしている。この度、欧州司法裁判所において、スペア・パーツと商標権の関係について決定がなされたため、その内容を紹介したい。しかし、決定の内容を紹介しただけでは、スペア・パーツ問題を理解することは困難なため、まずは、スペア・パーツ問題の基礎的事項について検討し、決定内容そしてその検証、最後に日本企業にとっての留意事項と論を進めたい。

1. はじめに

欧州連合におけるスペア・パーツについての議論は、これまで日本において十分に紹介され

* ゾンデルホフ&アインゼル法律特許事務所
代表弁理士 Felix-Reinhard EINSEL

2. 基礎的事項

2.1 スペア・パーツ問題とは

スペア・パーツ問題とはそもそもどのようなものなのか。その典型例を構成する自動車を例に説明したい。自動車は多数の部品を組み立てることにより完成するが、その完成品である新車の販売市場は“プライマリー・マーケット”と呼ばれ¹⁾、自動車の部品について意匠権を有する者は、当然自己の意匠権に基づいて侵害品を構成するオリジナル・パーツに対して権利行使が可能となる。

しかし、自動車はそのライフサイクルを終えるまでに、部品の劣化や事故により該当部品の交換が必要となる場合がある²⁾。このような交換部品のことをスペア・パーツと呼び、その市場を“セカンダリー・マーケット”と呼ぶ³⁾。意匠権者自身がスペア・パーツを製造販売する場合は別として、意匠権者以外の者がスペア・パーツを製造販売すれば意匠権の侵害に該当し、意匠権者は権利行使が可能となるのは当然のことのように思える。ところが、自動車の部品の中には、オリジナル・パーツと外観を同じくするものでなければ消費者の期待を必然的に裏切ってしまう⁴⁾事実上販売不可能なもの（いわゆるmust-match-parts）が存在する。自動車のボンネット、バンパー、ドア、ライト、フロントガラス、フェンダーなどがその典型例である⁵⁾、⁶⁾。意匠権者にスペア・パーツについても独占排他権を認めれば、意匠権者自身から消費者がスペア・パーツを買わなければならないこととなることにより消費者の購入先の選択肢を狭め、結果的にスペア・パーツの値段が吊り上げられることとなる⁷⁾。そこで、自由競争の市場を確保するためには、自動車の部品の意匠の権利者に“プライマリー・マーケット”を独占させれば十分であり、“セカンダリー・マー

ケット”については意匠権に基づく権利行使を認めなくてもよいのではないかという議論が沸き起こった⁸⁾。

そもそもなぜこのような議論がなされるのだろうか。日本の意匠法を基準に考えると、意匠権者の権利として、オリジナル・パーツかスペア・パーツに関わりなく自動車部品の意匠権に基づいて権利行使ができることは当然のように思える。なぜなら、意匠権の対象となる自動車部品の創作がなければ、スペア・パーツの市場も存在し得なかったからに他ならない。欧州連合におけるこの議論の背景には各加盟国特有の産業事情が絡んでいるといわなければならない。欧州連合の加盟国の中には、ドイツやフランスのように、自動車及びその部品メーカーが数多く存在する国がある一方、スペインやハンガリーのように、そのような産業がまだ発展途上の国が存在する。自国の既存の自動車や部品メーカーを守らなければならない立場の国にとっては、スペア・パーツに対してであっても権利行使を認めることが自国の利益となるのに対して、自動車の部品メーカーを今後育てたい立場の国にとっては、スペア・パーツの自由な市場を確保することが自国の利益となる⁹⁾。このため、欧州連合各加盟国において共同歩調をとることが非常に困難な状況となっているのである。

2.2 スペア・パーツについての法制

これまで、欧州連合及び各加盟国はスペア・パーツに対してどのような法制を敷いてきたのであろうか。1980年代まで遡ると、欧州連合各加盟国の意匠制度が全くといって良いほどハーモナイズされていない中、欧州司法裁判所は複数回判断を下し、スペア・パーツに対しても意匠法上の保護は本来的に付与されるものの、その権利行使は、意匠権者が市場において優越的な地位を有しそれを濫用した場合、例えば独立しているスペア・パーツ業者に対して恣意的に

製品を供給しないときなど、は権利行使が制限されるとした¹⁰⁾。他方、フランスの裁判所が下した意匠権に基づくスペア・パーツに対する差止判決をイタリアの裁判所が公序良俗に反するとして執行を拒否することは許されないとする欧州司法裁判所の判断がある¹¹⁾。

成文法については1993年に欧州共同体レギュレーション案第23条及びダイレクティブ案第14条が、ともに、オリジナル・パーツの部品と形状を同じくするものでなければそもそもスペア・パーツとして機能しないものに対して、複雑な製品(完成品)の販売開始から3年が経過した後は、意匠権に基づく権利行使が認められないとする規定¹²⁾、また、1996年にも欧州共同体ダイレクティブ案第14条によって、スペア・パーツの製造販売業者による意匠権者に対する通知及び対価の支払い義務を伴った法定実施権の規定の導入を図ったが、いずれも見送られた¹³⁾。唯一、1998年に、経過措置として、以下の法律が導入された。

欧州共同体ダイレクティブ98/71第14条

「欧州委員会の提案により、本ダイレクティブ第18条に基づく改正がなされない限り、加盟国は、複雑な製品の製造段階における外観を回復させることを目的とする修理のための意匠権にかかる部品の実施についての現在の法律を維持し、法律を改正する場合は、当該部品の市場の自由化を図る方向でのみ可能となる」

この欧州共同体ダイレクティブ98/71第14条で採用されている考え方は一般にFreeze-plus-solution (フリーズ・プラス・解決) と呼ばれている¹⁴⁾。これは、欧州連合の各加盟国がスペア・パーツに対しての意匠権に基づく権利行使を是とする法律を持ち続けることを可能とする(Freeze, すなわち凍結) 一方、法律を改正する際には、スペア・パーツの市場を自由化する意味での法改正、すなわちスペア・パーツに対する意匠権に基づく権利行使を制限する方向で

の法改正のみ認める(Plus, すなわち開放) 趣旨である¹⁵⁾。欧州共同体ダイレクティブ98/71第14条において使用されている用語の解説については、欧州共同体レギュレーション6/2002第110条について説明する際に合わせてコメントすることとする。

欧州委員会は2004年9月20日に、最終的な解決を図るために欧州共同体ダイレクティブ98/71第18条に基づく欧州共同体ダイレクティブ98/71第14条の改正を提案し、スペア・パーツに対して意匠権の効力が及ばないことについて規定しようとしたものの、欧州理事会がこれを承認せず¹⁶⁾、結局、欧州委員会は2014年になってその提案自体を取り下げた¹⁷⁾。欧州委員会の提案から取り下げまで約10年かかっていることから、この問題の根の深さが見て取れる。

その結果、スペア・パーツに対して意匠権に基づく権利行使を認めている欧州連合加盟国はドイツ、フランス、オーストリア、チェコ、スロバキア、スロベニア、ポーランド、スウェーデン、デンマーク、フィンランド、ポルトガル、エストニア、リトアニア、マルタ、キプロス、そしてルーマニア、ブルガリア、クロアチアも同様であると考えられている¹⁸⁾。

他方、スペア・パーツに対して意匠権に基づく権利行使を認めていない欧州連合加盟国、すなわち“修理条項”を有するのは、程度の差こそあるが、ベルギー、オランダ、ルクセンブルグ、イタリア、英国、アイルランド、スペイン、ハンガリー、ラトビアとなっている¹⁹⁾。ギリシャについては一定期間権利行使を認めることとなっているが、“修理条項”の導入がすでに決定している²⁰⁾。

このように、欧州連合各加盟国各国の国内法については現在のところスペア・パーツについての法律をハーモナイズできる予定はたっていないものの、共同体意匠制度については事情が異なり、経過措置としてではあるが、“修理

条項”を導入した以下のような規定がある。

欧州共同体レギュレーション6/2002第110条
「欧州委員会の提案に伴い、本レギュレーションの改正が施行されるまで、本レギュレーション第19条(1)が規定する意匠権の効力は、複雑な製品の部品を当該製品において外観を回復させるための修理目的として使用する限りにおいて、及ばない」(欧州共同体レギュレーション6/2002第110条(1))

「(1)の欧州委員会の提案は、欧州共同体ダイレクティブ98/71第18条と同事項についての改正と同時に提案され、その内容も考慮される」(欧州共同体レギュレーション6/2002第110条(2))

(1) 欧州共同体レギュレーション6/2002第110条(1)の要件

1) 「欧州委員会の提案に伴い、本レギュレーションの改正が施行されるまで」であること
本規定があくまでも経過措置であることを明らかにしたものである。欧州共同体の各加盟国がスペア・パーツ問題について最終的な合意ができなかった結果である。

2) 「複雑な製品の部品」

ここで、「複雑な製品」については第3条c)に定義が設けられており、「“複雑な製品”とは、取換え可能な複数の部品からなる製品であり、そのため製品が分解さらに組み立て可能となっているものをいう」とされている。このため、自動車などはその典型例となるだろうし、スマートフォン、タブレット、掃除機、コーヒーメーカーなども複雑な製品に該当する²¹⁾。「複雑な製品」の定義からその部品同士が組み立てられていることを要件としているため、食器セットやカトラリー・セットの一部、チェス・セットの駒、テレビのリモコンなどはこれに該当しない²²⁾。

また、「部品」と呼べるためには、部品同士が

物質的に、固くしかも継続的に結び付いていたとしても、取引上、全体物の構成要素として認識されていなければ「部品」には該当しない²³⁾。従って、その物が製品そのものよりも寿命が極端に短いものは「部品」に該当しない²⁴⁾。特に消費材、例えば水フィルターや万年筆のカートリッジ、電球、電池、掃除機の紙パック、電動歯ブラシの替えブラシなどは「部品」ではない²⁵⁾。

3) 「修理目的の使用」であること

部品の使用目的は複雑な製品の修理に限られているので、修理用のスペア・パーツとしての実施のみが本条によってカバーされる²⁶⁾。“修理条項”の趣旨からいって当然であろう²⁷⁾。従って、新しい製品における部品の実施行為に対しては本条の適用はない²⁸⁾。

4) 「製造段階における外観の回復」であること

本法内に外観 (appearance Erscheinungsbild) についての定義は存在しない²⁹⁾。

従って、110条(1)の趣旨からそれを導くこととなるが、スペア・パーツを選定する製品の所有者が、スペア・パーツを購入する際の判断において影響を受けないであろう程度の改変を含むある程度幅のある概念と考えられる³⁰⁾。スペア・パーツとオリジナル・パーツの一致がどの程度必要かは、複雑な製品の外観にその部品がどの程度の影響を及ぼしているかによる³¹⁾。

5) 「製造段階における外観の回復を図る客観的必要性の存在」があること

本規定の正当性の根拠は、オリジナル・パーツとスペア・パーツをその外観において美的観点から一致させなければならない点 (must-match-parts) に求められるからである³²⁾。別の言い方をすれば、スペア・パーツをオリジナル・パーツと外観において一致させる強制力が働いている点ということになる³³⁾。客観的必要性は、特に、スペア・パーツによって製品の外観が異なることとなり、結果、スペア・パーツの販売が実質的に不可能となってしまう (需要

者が実質的に買わない)場合にその存在が肯定される³⁴⁾。自動車のフェンダーなどはその典型例であるが、逆に自転車のフェンダーは通常これに該当しない³⁵⁾。

6)「スペア・パーツを修理のために使用する主観的意図」があること

本要件は、スペア・パーツを製造販売する業者が立証しなければならないが、これをどのように立証するかは現時点では不明であると言わざるを得ない³⁶⁾。なぜなら、スペア・パーツが製品に取り付けられるのはその販売がなされた後であり、製造業者はそのスペア・パーツが修理のために使用されるか、新しい製品に使用されるかについて何ら影響力を有しないからである³⁷⁾。修理業者に販売した場合は、確かにスペア・パーツは修理のために用いられるだろうが、当該部品が使用される複雑な製品の製造業者に販売した場合は、逆に新しい製品に用いられることが確実視される³⁸⁾。問題は再販売業者に販売した場合などである³⁹⁾。再び販売される段階で、それが修理業者に売られるのか、新しい製品を作るために最終的に用いられるのか不明だからである⁴⁰⁾。これについては、意匠権者の実質的保護という観点から考えた場合、スペア・パーツが最終的に修理のために用いられることが確実視される場合に限って本規定の適用を認めるべきであろう⁴¹⁾。商品の自由な流通が、再販売業者への販売ができないことにより結果として制限されたとしても、本規定そのものが意匠権の効力を制限するための例外的規定であることから、解釈の際はその制限される範囲を最小限に留めるべきだからである⁴²⁾。

7)「製造段階における外観の回復を図る主観的意図」があること

主観的意図は修理部品として使用するということだけでは足りず、さらに製造段階における外観の回復を図るという意図をも必要とする⁴³⁾。ただし、多くの場合、修理のためのスペア・パー

ツとして使用する意図が立証されてさえいれば、製造段階における外観の回復を図る意図も立証されているということになる⁴⁴⁾。

(2) 欧州共同体レギュレーション6/2002第110条(1)の効果

1)「意匠権の効力は及ばない」

本規定の上記要件を満たす場合には、共同体意匠権に基づく権利行使は認められない⁴⁵⁾。このため、修理のために使用される限りにおいて、スペア・パーツを自由に製造販売することが可能となる。

1つ問題となるのが、修理のためかどうか用途が不明な部品に対する権利行使についてはどのように考えるべきか、という点である⁴⁶⁾。

例えば、部品の製造業者が当該部品を大量生産したとする⁴⁷⁾。そのうちの一部については修理業者に販売し、また他の一部については違法にその部品が新しい複雑な製品に使用されることが明らかな業者に販売し、残りは、すべて部品の製造業者の倉庫に保管されていたとしよう⁴⁸⁾。一部の製品について違法な販売がなされたからといって部品の製造業者の倉庫に保管されているものまでが差止の対象となるのかは不明であるし、さらには、将来に渡って当該部品の製造の差止判決を得ることができるとも否かも不明である⁴⁹⁾。この問題に対して、意匠権者は、侵害のおそれありとして差止を主張するであろう。逆に、被告である部品の製造業者は、一部の侵害品は例外的にそのようなところに販売されたに過ぎず、将来に渡って本規定の適用が受けられないのは不合理であると反論するであろう⁵⁰⁾。

(3) 欧州共同体レギュレーション6/2002第110条(1)の立証責任

立証責任については、本項が抗弁事由であることから、意匠権の侵害を問われている側にある⁵¹⁾。

(4) 欧州共同体レギュレーション6/2002第110条(2)

スペア・パーツ問題について欧州連合各加盟国の国内法及び欧州連合の法律をハーモナイズする余地を残すための規定である。仮に、先に紹介した欧州委員会のダイレクティブ98/71第14条の改正案が欧州理事会に承認されていたならば、“修理条項”が欧州連合の各加盟国の国内法によって導入され、“修理条項”について規定する、欧州共同体レギュレーション6/2002第110条(1)の内容が経過措置としてではなく確定することとなる青写真ができていた⁵²⁾。この場合、欧州共同体レギュレーション6/2002第110条(2)の現行規定は廃止され、これに代わってスペア・パーツの製造元について消費者への情報提供義務についての規定が導入されることとなっていた⁵³⁾。しかし、これについては現段階では実現の目処は立っていない⁵⁴⁾。

欧州連合におけるスペア・パーツについての現在の法的状況については以上であるが、ここまでの議論をもとに今回の欧州司法裁判所において判断がなされた事例を紹介したい。

3. 欧州司法裁判所 (第3部) 2015年10月6日決定

3.1 事実関係について

自動車、その部品及び付属品の製造を手がけるフォード社は、自社の製品について、長方形の図形の内部にイタリック体の装飾文字で“Ford”と黒またはカラーで記してある商標を使用し、登録を有している(以降「フォード社登録商標」という)。その登録商標の指定商品には自動車のホイールキャップも含まれている。フォード社自身、自社製の自動車のリムに取り付けられているホイールキャップにその登録商標を使用している。

一方、自動車のスペア・パーツ・メーカーで

あるホイールトリムス社は、上記のフォード社登録商標を含む複数の自動車メーカーの登録商標を無断でホイールキャップについて使用し、販売している。同社は、いかなる登録商標も付していないホイールキャップも同時に安価にて販売している。

これに対し、フォード社は、2013年5月15日、イタリアのTribunale di Torino(以降「イタリアの裁判所」という)において訴訟を提起し、フォード社の登録商標を使用しているホイールキャップの欧州連合域内における製造販売の停止及び損害賠償請求を求めた。

フォード社は、ホイールトリムス社によるフォード社登録商標をホイールキャップに使用する行為が、イタリア産業財産権法第20条及び欧州共同体レギュレーション207/2009第9条(それぞれイタリア商標権及び共同体商標権の効力に関する規定である)によって与えられている独占排他権を侵害するものであって、さらにイタリア産業財産権法第21条及び欧州共同体レギュレーション207/2009第12条(それぞれイタリア商標権及び共同体商標権の効力の制限に関する規定である)にも該当しないと主張した。

これに対し、ホイールトリムス社は、同社によるフォード社所有の商標の使用は自他商品識別性を有しない商標の使用方法であると主張した。ホイールキャップにフォード社登録商標を付す行為は、スペア・パーツ、すなわちホイールキャップの出所を表示する機能を有するものではなく、最終製品、すなわち自動車の出所を表すに過ぎないというのである。イタリア産業財産権法第241条の規定するいわゆる“修理条項”は、かかる行為を認める趣旨であるとした。なぜなら、フォード社登録商標をホイールキャップについて使用することは、複雑な製品である自動車の製造段階における外観を回復させるために必要不可欠だからである。スペア・パーツの製造業者が自動車メーカーの商標をこのよ

うな目的に使用できないこととなると、欧州連合域内で保障されているはずの競争の自由が侵される結果となるというのである。

イタリアの裁判所は、ホイールトリムス社の行為がフォード社所有の商標権を侵害し、イタリア産業財産権法第21条及び欧州共同体レギュレーション207/2009第12条によって商標の使用が認められる例外的場合にも該当しないとの考えを示した上で、“修理条項”の適用範囲については疑義があり、欧州司法裁判所が、現在のところ、商標権の保護範囲といわゆる“修理条項”の関係について見解を表明したことはないとした。これに対し、イタリアの裁判所においては、イタリア産業財産権法第241条及び欧州共同体レギュレーション6/2002第110条の解釈について判断が以下のように分かれていると説明した。

一方の判断事例においては、規定の文言及び規定の置かれた場所から、“修理条項”は、スペア・パーツの製造業者に、オリジナル・パーツと同一の製品の販売によって、複雑な製品の製造段階における外観を回復させることとなる場合のみ意匠権の存在にかかわらず許容する趣旨であり、他の産業財産権、特に商標の権利行使が制限されるものではないとする。

他方の判断事例によると、“修理条項”は、一般的な性格を有するとされ、複雑な製品の製造段階における外観を回復させる必要性から、すべての産業財産権に基づく権利行使を制限しようとするものである。この場合、スペア・パーツの製造業者は、オリジナル・パーツの製造業者による産業財産権の保護の種類にかかわらず、市場において同様の条件で行動することが許容され、機能及び美観面の細部についてまで、オリジナル・パーツの模倣が可能となる。

“修理条項”が一般的性格を有するという後者の考え方は、本件についての本案訴訟と同様の事実関係をもとに提起された仮処分申請にお

いても採用され、イタリア産業財産権法第241条が規定する“修理条項”は、スペア・パーツ製造業者に複雑な製品の一部となるオリジナル・パーツの完璧な代替品を製造する基本的な経済的権利を保障するものであるとした。

そこで、イタリアの裁判所は本案訴訟手続を中止し、欧州司法裁判所に以下の先決問題を付託することにした。

(1) 欧州共同体ダイレクティブ98/71第14条及び欧州共同体レギュレーション6/2002第110条の解釈において、スペア・パーツまたは付属品製造業者が、需要者に複雑な製品の製造段階における外観を回復させることを目的として、第三者の所有する商標権を使用することは、商標権者自身がスペア・パーツに識別力を有する当該商標を付し、外部から認識可能な状態で複雑な製品に取り付けられることにより複雑な製品の外観に寄与する場合も含め、欧州連合の法律に照らして適法か。

(2) 欧州共同体ダイレクティブ98/71第14条及び欧州共同体レギュレーション6/2002第110条の“修理条項”は、スペア・パーツまたは付属品製造業者の権利の根拠規定とする解釈は許されるか、そしてその権利は、欧州共同体レギュレーション207/2009及び欧州共同体ダイレクティブ89/104に反して商標権者が部品及び付属品について商標権を有する場合の当該商標を使用する権利も含むか、さらに商標権者自身がスペア・パーツに当該商標を付し、外部から認識可能な状態で複雑な製品に取り付けられることにより複雑な製品の外観に寄与する場合はどうか。

3. 2 付託事項について

欧州司法裁判所手続規則第99条によると、先決問題として付託された事項の判断について合理的な疑いを挟む余地がない場合には、報告官による提案及び法務官による意見に基づきいつ

でも理由を付して決定をすることができる。本事案における先決問題については、手続規則第99条の適用があるとの判断がなされた。

(1) 先決問題としての許容性

本件において、ドイツ政府は、付託事項がそもそも先決問題としての許容性を有するののかという点について疑義を述べた。イタリアの裁判所は、意匠法上の問題である“修理条項”を、商標についても適用すべきか、という点を本件において判断しなければ係争が解決されないということについて理由を示しておらず、そのような状況下においては、問題の本質が仮定的なものに留まるため、裁判所は判断をすべきではないというのである。

欧州司法裁判所の判例においては、問題の本質が仮定的である場合には、欧州連合加盟国の裁判所による付託について拒絶できるとしている。

本件においては、ホイールトリムス社製造のホイールキャップにフォード社所有の商標が付されており、意匠権に基づく権利行使のみが制限されたとした判断の立場をとれば商標権の侵害が成立し、逆に産業財産権全般に基づく権利行使が制限されたとした判断の立場をとれば商標権の侵害が成立しないこととなることから、問題の本質が仮定的であるということが明白とはいえず、先決問題としての許容性を有する。

(2) 付託事項についての判断

欧州司法裁判所は、上記の2つの付託事項を以下のように1つにまとめた。

欧州共同体ダイレクティブ98/71第14条及び欧州共同体レギュレーション6/2002第110条の解釈において、欧州共同体ダイレクティブ2008/95及び欧州共同体レギュレーション207/2009と異なり、ホイールキャップのような自動車スペア・パーツまたは付属品製造業者

は、自己の製品に、自動車製造業者がそれらの製品について有する商標と同一の商標を、同意なく付す権原を、当該商標の使用が自動車を修理し複雑な製品の製造段階における外観を回復させる唯一の方法であることをその理由として認められるか、が問題であるとした。

1) 裁判所は、最初に、欧州共同体ダイレクティブ98/71第14条及び欧州共同体レギュレーション6/2002第110条いずれの文言も、意匠権の効力に対する制限についてのみ規定し、商標について何ら言及していないことを確認した。

2) 次に、裁判所は、欧州共同体ダイレクティブ98/71第2条により、当該ダイレクティブは、特定の国内及び国際機関において登録ないしは出願されている意匠についてのみ適用される趣旨であるとした。さらに、欧州共同体レギュレーション6/2002第1条及び同条と同レギュレーション第5考慮要素との結び付きから、同レギュレーションがすべての加盟国において直接効力を有する欧州共同体意匠をもたらすことのみをその趣旨としているとした。

3) 第三に、欧州共同体ダイレクティブ98/71第7考慮要素及び第16条、そして欧州共同体レギュレーション6/2002第31考慮要素及び第96条から、欧州連合のこれらの法的行為（注：ダイレクティブやレギュレーション制定などの立法行為を指す）が、商標に関するものを含むその他の欧州連合の法律及び欧州加盟国の国内法に何ら影響を及ぼさないことが確認できる。

4) 上記より、欧州共同体ダイレクティブ98/71第14条及び欧州共同体レギュレーション6/2002第110条は、欧州共同体ダイレクティブ2008/95及び欧州共同体レギュレーション207/2009との間で何ら法的な齟齬が生じていないと結論付けることができる。

5) イタリアの裁判所及びホイールトリムス社の、公正な競争を維持するとの欧州連合の目的を達成するためには、欧州共同体ダイレクティ

ブ98/71第14条及び欧州共同体レギュレーション6/2002第110条を商標についても適用する必要があるとの主張に対しては、欧州共同体ダイレクティブ2008/95及び欧州共同体レギュレーション207/2009において当該目的はすでに考慮されていたと言わなければならない。欧州共同体ダイレクティブ2008/95の第5条及び欧州共同体レギュレーション207/2009第9条で商標権の効力について規定する一方、商標権の効力の制限について規定する同ダイレクティブ第6条及び同レギュレーション第12条は、商標権者の基本的利益と欧州連合基本条約が築き維持しようとしている欧州連合内の商品及びサービスの自由な流通の調整を図るための規定であり、商標法が公正な競争を維持するための主要な役割を果たせるようすでに配慮がなされている。

6) さらに、欧州司法裁判所のこれまでの一貫した判断によると、欧州共同体ダイレクティブ2008/95第5条～第7条は、欧州連合内における商標に基づく権利についての包括的なハーモナイゼーションの実施につながっており、商標権者に認められる権利についても確定されている。このことから、欧州連合加盟国の各国裁判所は、欧州共同体ダイレクティブ2008/95の第8条のような特別の事例（注：商標の使用権について定める条項である）を除いては、商標権に基づく権利行使において、欧州共同体ダイレクティブ2008/95第5条～第7条に規定されている商標権の効力の制限を越えて独占排他権である商標権の効力を制限できない。

7) このことから、欧州共同体ダイレクティブ98/71第14条及び欧州共同体レギュレーション6/2002第110条の解釈において、欧州共同体ダイレクティブ2008/95及び欧州共同体レギュレーション207/2009と異なり、ホイールキャップのような自動車のスペア・パーツまたは付属品製造業者は、自己の製品に、自動車製造業者がそれらの製品について有する商標と同一の商標

を、同意なく付す権原は、当該商標の使用が自動車を修理し複雑な製品の製造段階における外観を回復させる唯一の方法であることをその理由として、存在しないとした。

4. 判断内容の検証

4. 1 先決問題としての許容性

判断内容を検証する以前に、欧州司法裁判所に付託された事項がそもそも先決問題として許容されるべきであったかという点に疑問が残る。なぜなら、ホイールキャップという部品自体が欧州共同体レギュレーション6/2002第110条及び欧州連合各加盟国のいわゆる“修理条項”の適用を受けないとも考えられるからである⁵⁵⁾。欧州共同体レギュレーション6/2002第110条(1)などは、オリジナル・パーツとスペア・パーツをその外観において美的観点から一致させなければ(must-match-parts)販売が現実問題として不可能である点にその存在意義がある。ホイールキャップという部品は、そもそもそのような性質の部品なのだろうかということである。筆者は自動車について詳しいとはお世辞にも言えないが、様々な種類のホイールキャップを同一の車体に取り付けることが可能であることぐらいの知識はある。自動車を趣味としている方々は複数のデザインのホイールキャップを所有し使用している人もいるだろう。そうなるとホイールキャップについてはオリジナル・パーツとスペア・パーツの外観を美的観点から一致させなければ販売が不可能ということは決してなく、そもそも欧州共同体レギュレーション6/2002第110条及び欧州連合各加盟国のいわゆる“修理条項”の適用を受けないと考えられる⁵⁶⁾。事実、欧州連合の複数の加盟国において、車輪のリムが欧州共同体レギュレーション6/2002第110条に該当しない旨の判断がなされている⁵⁷⁾。

4. 2 商標権と“修理条項”の関係

今回の事例においては欧州共同体ダイレクティブ98/71第14条及び欧州共同体レギュレーション6/2002第110条の解釈が問題となっている。欧州司法裁判所はその判断においてその解釈手法について明言はしていないものの、具体的には、意匠法上の“修理条項”を商標権との関係で類推適用することが許されるか、が問題となっていると考えることができる⁵⁸⁾。日本の産業財産権法を基準に考えると、意匠と商標のような異なる産業財産権について一方の規定を類推適用することはその法の趣旨や保護対象が異なることを考慮に入れると非常に困難であると言わざるを得ない。これは欧州連合においても同様であり、欧州司法裁判所が過去に条文の類推適用を認めた事例は、国家権力に対して個人の権利を守り、さらに第三者の権利がそれによって制限されない場合がほとんどであるとされる⁵⁹⁾。特定の産業財産権の実体的規定が他の産業財産権に類推適用された事例は皆無といってよい⁶⁰⁾。特に、意匠法と商標法はそれぞれ権利の効力に対する例外規定を設けており、その例外規定の枠を越えて一方の権利の例外規定を他の権利に類推適用することを立法者はそもそも意図していなかったと言えよう⁶¹⁾。

このように欧州司法裁判所の判断は、スペア・パーツ製造業者にスペア・パーツにおいて他の商標権者の商標を認めなかった点で結論において当然の判断であったと評価することができるが、先に述べたとおり先決問題としての許容性という観点からは疑問も残る。

5. 日本企業にとっての留意事項

この度の欧州司法裁判所の判断により、日本のメーカーは、自己の欧州連合における登録商標について、スペア・パーツについて第三者がそれを使用した場合に権利行使が可能であるこ

とが確認された点に大きな意義がある。日本の産業財産権法に慣れ親しんだ者にとっては当然の判断に思えるが、欧州連合加盟国の裁判所がこの点についてこれまで統一した見解を持っていなかったのも事実である。

5. 1 権利取得の方法

スペア・パーツについての欧州連合における法制及び今回の欧州司法裁判所の判断は、日本企業による今後の欧州連合における権利取得の方法について重要な問題を投げかけたと言えよう。

まずは、商標についてであるが、今回の判断を生かし、スペア・パーツに対して商標権侵害に基づく権利行使を可能ならしめるためには、欧州連合において共同体商標権また欧州連合各国の商標権をそれらの商品について取得ないしは維持することが重要である。意匠権に基づく権利行使が“修理条項”の存在によって不可能な場合であっても、商標権に基づく権利行使が可能となる場合があるからである。

次に意匠についての権利取得であるが、欧州連合における加盟国ごとに“修理条項”が存在したりしなかったりする現状のもとでは、どのような権利を取得するかは非常に難しい選択となる。

自己の製品の製造・販売場所や競業他社がスペア・パーツを製造・販売する場所を考慮の上で判断することにはなるが、スペア・パーツに対しての保護が必要不可欠な場合は、“修理条項”を有しない国において意匠権を取得しなければならない。

欧州連合全域での保護、さらにはスペア・パーツについての保護を欧州連合のなるべく広い地域で望む場合には、共同体意匠権に加え、さらに“修理条項”を有しない国において国内の意匠権を取得することも考慮に値する。具体的には、共同体意匠権と欧州連合加盟国において

同日に意匠登録出願をするか、欧州連合加盟国の国内意匠を出願し、6ヶ月の優先権を利用して共同体意匠権を取得することが考えられる(欧州共同体レギュレーション6/2002第41条(1))。欧州共同体レギュレーション6/2002は、同一の意匠について共同体意匠と欧州連合の各加盟国の意匠権による保護を並存の原則⁶²⁾により可能としているからである。

5. 2 “修理条項”の適用範囲について

一見、スペア・パーツに該当するものと考えられる場合であっても、“修理条項”は、意匠権の効力が例外的に制限される場合であるため、その制限を狭く解釈する法律的要請があること⁶³⁾を常に念頭に置くべきである。TRIPS協定第26条(2)は、「加盟国は、第三者の正当な利益を考慮し、意匠の保護について限定的な例外を定めることができる。ただし、保護されている意匠の通常の実施を不当に妨げず、かつ、保護されている意匠の権利者の正当な利益を不当に害さないことを条件とする」と規定しており、TRIPS協定に加盟している欧州連合はこの規定に拘束される。販売されている部品が本当に“法律上の”スペア・パーツに該当するか、例えば「複雑な製品の部品」であるのか、「修理目的の使用」であるのか、「製造段階における外観の回復」にあたるのかなど、“修理条項”の適用要件を1つずつ潰していくことが重要となる。

今回の欧州司法裁判所の判断の範疇ではないが、“修理条項”を限定的に解釈する方向性が定まったことにより、特許権など、他の産業財産権についてもスペア・パーツ製造者による“修理条項”に依拠した自由な実施に歯止めをかけることができることが期待できる。

逆に意匠権者としては、自己の行為が独占禁止法上の優越的な地位の濫用に該当しないよう、注意を要する。

5. 3 欧州連合各加盟国における“修理条項”の導入

欧州共同体ダイレクティブ98/71第14条の規定により“修理条項”をすでに有する欧州連合加盟国が今後“修理条項”を廃止することは考えられないが、逆に現在“修理条項”を有しない加盟国が“修理条項”を導入する法改正をすることは可能であるため、その点を日本企業もしっかりウォッチングしていくことも重要である。

6. おわりに

スペア・パーツ問題は、産業財産権法の核心部分、すなわち一国の産業の発達を図るための権利の効力とその制限の最適なバランスをどこに求めるのかという点に直結するものである。日本のようにすでに確立された自動車の部品メーカーが存在する国でスペア・パーツ問題とそれに基づく法改正が議論されることは将来的にもないだろう。しかし、産業政策上それが望ましいからといって、権利の効力に対する制限を産業財産権法の中に安易に定めることが適当かどうかという視点で物事を考えるという意味においては最適な材料を提供してくれているように思う。

注 記

- 1) http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-04-215_de.htm [参照日2016年5月13日]
- 2) 前掲注1)
- 3) 前掲注1)
- 4) Ruhl, Gemeinschaftsgeschmacksmuster Kommentar 2. Auflage, p.1116 (2010), Carl Heymanns Verlag
- 5) 前掲注1)
- 6) 注:「自動車のエンジンの部品などのように、その使用状態において視覚によって認識できない部品はそもそも保護対象とはならない点は注意

- を要する」前掲注1)
- 7) 前掲注1)
 - 8) 高林, 三村, 上野, 年報知的財産法2014, p.192 (2014), 日本評論社
 - 9) 前掲注8), p.191
 - 10) C-238/87 AB Volvo/Eric Veng (Ltd) Slg 1988, 6211 (Nr9)
 - 11) EuGH C-38/98 Renault/Maxicar Slg2000, I-2973=GRUR Int. 2000, 759
 - 12) 前掲注4), p.1117
 - 13) 前掲注4), p.1117
 - 14) 前掲注8), p.192
 - 15) 前掲注8), p.192
 - 16) http://www.bardehle.com/en/bpublications/search_in_all_publications/document/ip_report-2014ii.html [参照日2016年5月13日]
 - 17) Official Journal of the European Union 2014, No 153, p.6
 - 18) Oliver Ruhl, GRUR 2015, p.753-beck-online
 - 19) 前掲注18), p.753
 - 20) 前掲注18), p.753
 - 21) 前掲注17)
 - 22) 前掲注4), p.81
 - 23) 前掲注4), p.82
 - 24) 前掲注4), p.82
 - 25) 前掲注4), p.82
 - 26) 前掲注4), p.1126
 - 27) 前掲注4), p.1126
 - 28) 前掲注4), p.1126
 - 29) 前掲注4), p.1127
 - 30) 前掲注4), p.1127
 - 31) 前掲注4), p.1127
 - 32) 前掲注18), p.753
 - 33) 前掲注4), p.1128
 - 34) 前掲注4), p.1128
 - 35) 前掲注4), p.1128
 - 36) 前掲注4), p.1128
 - 37) 前掲注4), p.1128
 - 38) 前掲注4), p.1128
 - 39) 前掲注4), p.1128
 - 40) 前掲注4), p.1128
 - 41) 前掲注4), p.1129
 - 42) 前掲注4), p.1129
 - 43) 前掲注4), p.1129
 - 44) 前掲注4), p.1129
 - 45) 前掲注4), p.1129
 - 46) 前掲注4), p.1129
 - 47) 前掲注4), p.1129
 - 48) 前掲注4), p.1129
 - 49) 前掲注4), pp.1129-1130
 - 50) 前掲注4), p.1130
 - 51) 前掲注4), p.1131
 - 52) 前掲注4), p.1118
 - 53) 前掲注4), p.1118
 - 54) 前掲注4), p.1118
 - 55) 前掲注18), p.753
 - 56) 結論において前掲注18), p.753と同様
 - 57) OLG Stuttgart, GRUR 2015, p.380 ; Tribunale di Milano, Urt. v. 21.2.2013-75493/2010など
 - 58) 前掲注18), p.753
 - 59) 前掲注18), p.753
 - 60) 前掲注18), p.753
 - 61) 前掲注18), p.753
 - 62) 前掲注4), p.16
 - 63) 前掲注4), p.1123

(原稿受領日 2016年4月11日)