

論汽車零件售後市場拒絕授權 ——以獨占地位濫用之判斷標準為中心

何曜任*

壹、前言

專利權人之拒絕授權¹向來容易觸動競爭法的敏感神經。排他權既屬專利權之核心內容，則專利權人似理所當然可以選擇是否授權與特定對象。然而，拒絕授權極容易引發反競爭之疑慮，蓋專利權人若拒絕將具有關鍵地位之專利授權與他人，便有可能會將競爭者完全排除在市場之外，進而消滅市場上的競爭活動。於汽車零件售後市場²，此一爭議更加突顯，由於汽車外觀的零件具有「必須匹配一

致性」(Must-match)，正廠零件³之競爭者必須生產完全相同外觀造型之零件始能進入汽車零件之售後市場(Aftermarket)，難以進行迴避設計，如有設計專利之汽車製造商(下稱原廠)拒絕授權副廠業者(Non-OEM supplier)生產製造零件⁴，市場上將只有正廠零件可供售後維修時選購使用，消費者將因缺乏替代品可供選擇，而受鎖入效應(Lock-in)之箝制，可能只能忍受選擇權被剝奪，並任憑原廠抬高價格⁵。因為前述之情況，如何應對汽車零件售後市場中之拒絕授權爭議，

*本文作者係執業律師，美國柏克萊加州大學法院法學碩士

註1：拒絕授權，可略分為共同(Concerted)拒絕授權與單方(Unilateral)拒絕授權二大類型，單方授權又可區分為條件式(Conditioned)單方拒絕授權及單純(Unconditioned)單方拒絕授權——參張素芳(2011)，〈單方拒絕專利授權之研究——以美國反托拉斯法為中心〉，《公平交易季刊》，19卷1期，第67頁。本文所稱之「拒絕授權」均專指單純單方拒絕授權。

註2：競爭法上之售後市場(Aftermarket)，可區分為銷售售後零件之市場及提供售後服務之市場【See Severin Borenstein, Jeffrey K. MacKie-Mason & Janet S. Netz, *Antitrust Policy in Aftermarkets*, 63(2) ANTITRUST L.J. 455, 455-456 (1995); Jonathan I. Gleklen, *The ISO Litigation Legacy of Eastman Kodak Co. v. Image Technical Services: Twenty Years and Not Much to Show for It*, 27(1) ANTITRUST 56, 56 (2012).】，本文以下所稱之「售後市場」如無特別指明，均專指銷售汽車零件之售後市場。

註3：定義參公平交易委員會對於汽車零(配)件交易案件之處理原則(2015年11月17日發布)第二點第(二)項。

註4：有指出因為汽車製造商不樂見副廠業者競爭、削減其厚利，典型的作法即是拒絕將外觀設計權授權獨立零件製造商，參見智財法院判決下獨立汽車零件製造商的命運，名家評論——工商時報(2020年5月17日)，

<https://view.ctee.com.tw/economic/19751.html> (最後瀏覽日：2021年6月19日)。

註5：王立達(2020)，〈售後市場拒絕授權之競爭法評價與誠實信用原則：智慧財產法院賓士車燈設計

自屬重要課題。此問題主要涉及二個關鍵爭議——相關市場之界定及獨占地位濫用之判斷，本文之研究著重於後者，就此，目前累積較多執法經驗之司法管轄區為美國、歐盟，惟其所各自發展出之判斷標準，似仍有其缺失（詳下列貳、二、）。

我國司法實務近來首次就此類型案件作出裁判——於賓士原廠德商戴姆勒公司（Daimler AG）控告副廠零件⁶大廠帝寶公司侵害其設計專利一案（下稱戴姆勒公司案），智慧財產法院一審判決被告敗訴，認定戴姆勒公司拒絕授權之行為合法⁷。此判決之背景事實，實與我國汽車零件產業之發展及消費者之權益有密切關連⁸，值得深思、玩味。

本文以下將探討目前汽車零件售後市場拒絕授權之獨占地位濫用判斷標準及其缺失，並嘗試追本溯源，以競爭法與專利法之間互動關係的觀點重新檢視此類案件之判斷標準，再嘗試以經重新梳理之判斷標準就戴姆勒公司案進行個案分析，希望能有助我國司法實務發展出妥適之判斷標準。

貳、現行獨占地位濫用之判斷標準及其缺失

我國尚未就拒絕授權是否構成獨占地位濫用之問題發展出成熟的判斷標準，目前國際上就此領域較有執法經驗者為歐盟、美國。茲先說明歐盟、美國較具有代表性之案例所採用之判斷標準，再進一步探討現行判斷標準之缺失，並嘗試重新予以檢視。

一、歐盟、美國法制之探討

（一）歐盟

歷史上，自歐洲之角度觀之，智慧財產權因其授予及範圍具有屬地性，向來受到較嚴格的檢視⁹。智慧財產權被認為係限制生產、造成共同市場隔閡與價格提升之進入壁壘¹⁰。此一觀點尤其反映在早期實務案例當中¹¹，對於歐盟拒絕授權法制之發展亦形成影響。與美國法之情形不同，所有由歐盟法院（ECJ）、歐洲第一審法院（CFI）及歐盟執委會（European Commission）處理之智慧財產

專利侵害案一審判決評析》，《公平交易季刊》，28卷4期，第2頁。

註6：定義參公平交易委員會對於汽車零（配）件交易案件之處理原則（2015年11月17日發布）第二點第（三）項。

註7：智慧財產法院106年民專訴字第34號民事判決。

註8：劉光瑩（2020），〈一個官司摧毀一個產業德國賓士控告帝寶，為何引發核爆級判決？〉，經濟日報，<https://money.udn.com/money/story/5612/4766393>（最後瀏覽日：2021年6月19日）；王若、柳名耕（2020），〈副廠件恐滅絕1 / 眼紅2千億副廠大餅國際車商攻台搶食權利金〉，CTWANT，<https://www.ctwant.com/article/68495>（最後瀏覽日：2021年6月19日）。

註9：Rita Coco, *Antitrust Liability for Refusal to License Intellectual Property: A Comparative Analysis and the International Setting*, 12 MARQ. INTELL. PROP. L. REV. 1, 10 (2008).

註10：Id.; See also Valentine Korah, *The Interface Between Intellectual Property and Antitrust: The European Experience*, 69 ANTITRUST L.J. 801, 803-04 (2001).

註11：Rita Coco, *supra* note 9, at 11.

拒絕授權案件均與專利無關，一再出現爭議的智慧財產權反而多是設計權、著作權、資料庫、軟體及營業秘密保護，相較於專利，此等權利在某種程度上是較無價值或受保護程度較低的資產¹²。

歐盟判斷標準另一特色為與美國法關鍵設施理論¹³有密切的連結。儘管歐盟執委會或歐洲法院從未於此等裁判當中直接使用「關鍵設施」一詞¹⁴，Magill案及IMS案皆明顯受到關鍵設施理論之影響，蓋此二案例均認定拒絕授權構成濫用其中之一前提為「獨占事業拒絕授權他人近用經營某種業務所不可或缺之產品或服務」¹⁵，足見係將該理論之意旨納入判斷標準中。在IMS案裁判作成之不久前，歐盟執委會對Microsoft案¹⁶作出裁決，此案中同樣可見關鍵設施理論之蹤跡——歐洲第一審法院之裁判論及工作群組伺服器作業系

統市場中的競爭逐漸被消滅的情況，足徵Microsoft拒絕授權提供之相容性資訊對於競爭者而言是「不可或缺的」¹⁷。

依據Volvo案¹⁸、Renault案¹⁹、Magill案²⁰及IMS案²¹等裁判，大致可以歸結出拒絕授權原則上為合法，惟有在符合以下「例外情況」（Exceptional Circumstances）時，方會構成濫用：1、近用該智慧財產權為進入次級市場所不可或缺的；2、拒絕授權之結果，排除次級市場上之任何競爭；3、拒絕授權欠缺正當理由；4、拒絕授權之結果妨礙有潛在消費者需求之新產品出現²²。Microsoft案則另創設誘因衡量標準（Incentive Balance Test），主張應比較、衡量拒絕授權對於相關市場中全體事業的影響及強制授權對於該等事業創新誘因的影響，如強制授權對於全體事業創新誘因的正面影響大於其對於優勢廠商創新誘因的

註12：Id. at 19.

註13：依據美國法案例，關鍵設施理論係指在具備下列4個要件之情形下，若獨占事業拒絕競爭對手使用關鍵設施，藉此將其獨占力量為不法之延伸，反托拉斯法此時課予控制關鍵設施之獨占事業以無歧視之條件提供該設施之義務：1、獨占事業控制關鍵設施；2、競爭者對事實或從合理角度來看，沒有能力重製該關鍵設施；3、獨占事業拒絕該競爭對手使用該關鍵設施；4、獨占事業當時有能力提供該關鍵設施——參見劉孔中（2007），〈以關鍵設施理論限制強制許可範圍〉，《公平交易季刊》，15卷1期，第36頁。

註14：Rita Coco, *supra* note 9, at 17.

註15：RTE and ITP v. Commission, ECLI:EU:C:1995:98, para. 56; IMS Health GmbH & Co. OHG v. NDC Health GmbH & Co. KG, ECLI:EU:C:2004:257, para. 52.

註16：Case COMP/C-3/37.792 Microsoft, C(2004) 900 final; Microsoft Corp. v. Commission, ECLI:EU:T:2007:289.

註17：Microsoft, ECLI:EU:T:2007:289 at paras. 381, 428.

註18：AB Volvo v. Erik Veng (UK) Ltd., ECLI:EU:C:1988:477.

註19：CICRA and Maxicar v. Renault, ECLI:EU:C:1988:472.

註20：Magill, ECLI:EU:C:1995:98.

註21：IMS, ECLI:EU:C:2004:257.

註22：楊宏暉（2017），〈基於競爭考量之強制授權——兼談競爭法與專利法之競合〉，《公平交易季刊》，25卷1期，第14頁。

負面影響，方可認強制授權為妥適²³。

（二）美國

在美國，智慧財產權拒絕授權行為判例法之發展並非直線性的，相較於歐洲的情況，美國法院所持見解更加的分歧——雖然明顯較偏向於智慧財產權之維護，仍有各種不同的法院判決給予智慧產權人不同程度的競爭法豁免權，其範圍自「絕對之豁免權」至「否認任何豁免權」均有²⁴。此外，美國法對於關鍵設施理論之態度亦與歐盟法大相逕庭，有實務見解對於關鍵設施理論大力批判，如美國最高法院即於Trinko案指出：我們從未承認此一法律原則，而且我們認為並無必要於此案例中討論是否應予以承認或廢除此一法律原則²⁵，足見關鍵設施理論在美國法上深具爭議性。

檢視重要案例雖有助於釐清美國法判斷標準之輪廓，但仍難以掌握其全貌²⁶。整體而言，美國法明顯之趨勢是朝向保護智慧財產

權免受反托拉斯法管制的方向發展，實務見解僅明確列舉少數幾個豁免權之例外情況，然而，目前仍難以預測此一混亂之法學領域未來如何發展²⁷。

依據美國判例法，大致可以歸結出拒絕授權原則上亦為合法²⁸，且依據Kodak案，專利權人享有其拒絕授權行為具備正當商業理由之推定²⁹，惟究竟於何種情況下，可以例外認定拒絕授權構成濫用，目前實務上仍莫衷一是——依Aspen案與Trinko案，如專利權人刻意放棄短期利潤，以達成打擊競爭對手之長期目標，其行為即應具有反競爭性³⁰；Kodak案則認為如證明專利權人主觀上具有反競爭之意圖，即可推翻正當商業理由之推定³¹而認定專利權人之拒絕交易構成獨占地位濫用；Xerox案則指出除非出現非法搭售、專利商標局程序中的詐欺行為或虛偽訴訟之情況，否則，拒絕交易應被視為係在智慧財產權範圍內之行為，並無違法³²。

註23：Claudia Schmidt and Wolfgang Kerber, *Microsoft, Refusal to License Intellectual Property Rights, and the Incentives Balance Test of the EU Commission* (November 8, 2008), 7-8, available at SSRN:

<https://ssrn.com/abstract=1297939> (last visited Jun. 25, 2021).

註24：Rita Coco, *supra* note 9, at 26.

註25：Verizon Commc'ns Inc. v. Law Offices of Curtis V. Trinko, LLP, 540 U.S. 398, 411 (2004).

註26：Rita Coco, *supra* note 9, at 26.

註27：Id. at 34.

註28：Id. at 26; United States v. Colgate & Co., 250 U.S. 300, 307 (1919).

註29：Image Technical Servs., Inc. v. Eastman Kodak Co., 125 F.3d 1195, 1218 (9th Cir. 1997).

註30：Aspen Skiing Co. v. Aspen Highlands Skiing Corp., 472 U.S. 585, 608 (1985); Trinko, 540 U.S. at 409; See also Rita Coco, *supra* note 9, at 28.

註31：See Simon Genevaz, *Against Immunity for Unilateral Refusal to Deal in Intellectual Property: Why Antitrust Law Should Not Distinguish between IP and Other Property Rights*, 19 BERKELEY TECH. L.J. 741, 771 (2004).

註32：CSU, L.L.C. et al. v. Xerox Corp., 203 F.3d 1322, 1327-28 (Fed. Cir. 2000).

二、現行判斷標準之缺失

前述歐盟、美國現行之判斷標準，似於其設計上均有缺陷，茲析述之。

有認為因歐盟「例外情況」判斷標準之發展實與關鍵設施理論密不可分，其與之即具有相同的缺陷³³。其主要的問題在於，將關鍵設施理論應用於智慧財產權，實與專利、著作權及其他同類法律制度的政策背道而馳——首先，智慧財產權之核心權利為排他權，此為維護創新誘因所不可或缺者，而關鍵設施理論本質上是強制進行共享與交易的法律規則，僅此特徵即與排他權之特性不一致³⁴。此外，關鍵設施理論很有可能在最不應質疑智慧財產權之情況下對其以譴責：在關鍵設施理論下，某一發明越獨特，有價值且難以複製，權利人分享該發明之義務即越重，簡而言之，關鍵設施理論與智慧財產權保護本質上係不一致的³⁵。由美國法實務上對於關鍵設施理論之批評，亦可見其爭議性³⁶。故將關鍵

設施理論內化為判斷標準之一環，似有欠妥適。另一方面，Microsoft案創設之誘因衡量標準則被質疑因要件不明確、過於寬鬆而可能有導致競爭法過度干預之問題³⁷。

至於美國判斷標準，目前的實務見解往往對專利制度過於退讓，或無視專利實施行為的獨特性³⁸：Xerox案之判斷標準所賦予專利權人對於反托拉斯法之豁免權，使專利權人可輕易迴避反托拉斯法監管，恐將導致執法嚇阻效力不足，令專利權變為權利人用以施展獨占力量以控制市場之工具³⁹；Aspen案、Trinko案與Kodak案所採判斷標準，則似過於傾向智慧財產權人主觀意圖之判斷，而未能從專利制度之本旨出發思考，如此將主觀意圖作為反托拉斯審查標準不僅未能對齊現代反托拉斯分析之焦點——客觀經濟效應證據⁴⁰且於個案當中適用時可能流於恣意判斷而欠缺可預見性。

再又，上列歐盟、美國判斷標準尚有一共通缺失——當專利權人抗辯強制其分享技術將

註33：Rita Coco, *supra* note 9, at 20.

註34：Abbott B. Lipsky, Jr., & J. Gregory Sidak, *Essential Facilities*, 51 STAN. L. REV. 1187, 1219 (1999).

註35：*Id.*; See also Herbert Hovenkamp, Mark D. Janis & Mark A. Lemley, *Unilateral Refusal to License in the US*, in ANTITRUST, PATENTS AND COPYRIGHT: EU AND US PERSPECTIVES 20 (François Lévêque & Howard Shelanski eds. 2005).

註36：參上開一、(二)。

註37：Derek Ridyard, *Compulsory access under EC competition law - a new doctrine of "convenient facilities" and the case for price regulation*, E.C.L.R. 2004, 25(11), 673 (2004). 有認為Microsoft案之判斷標準於法理及經濟學理上均具有高度爭議性，深入評析詳參Simonetta Vezzoso, *The incentives balance test in the EU Microsoft case: a pro-innovation "economics-based" approach?*, E.C.L.R. 2006, 27(7), 382-90 (2006).

註38：Michael A. Carrier, *Unraveling the Patent-Antitrust Paradox*, 150 U. PA. L. REV. 761, 800 (2002).

註39：Simon Genevaz, *supra* note 31, at 762, 765-66, 783-84.

註40：U.S. DEPT OF JUSTICE & FED. TRADE COMMN, ANTITRUST ENFORCEMENT AND INTELLECTUAL PROPERTY RIGHTS: PROMOTING INNOVATION AND COMPETITION 5 (2007).

導致其無法回收創新成本進而影響創新誘因時，無法確實地針對此一抗辯進行分析、回應。

由於以往各種在實務上風行之判斷標準有前述缺陷，且目前各家理論紛陳之情況令人眼花撩亂，難以在具體個案中選擇適宜之判斷標準，本文以為實有就判斷標準進行重新梳理之需要⁴¹。比較妥適之作法，毋寧是反璞歸真，回歸以合理原則⁴²之精神就拒絕授權行為進行利益衡量，評估其對於市場競爭及消費者福利之影響，於進行此等利益衡量時，應審慎思考問題之核心——競爭法與專利法之間究竟應如何互動，蓋此一判斷標準應較能一體彈性適用於各種不同類型之案件，聚焦於客觀經濟效應、數據之分析，並兼顧

競爭法、專利法之本旨。以下將以此觀點就拒絕授權判斷標準重新進行檢視。

參、從競爭法與專利法之互動關係重新檢視判斷標準

因我國對工業設計保護採取設計專利制度，認其屬專利之一種，故於我國，關於汽車零件售後市場拒絕授權判斷標準之討論，本質上即為「競爭法與專利法之互動關係為何」之問題⁴³，亦即「何時可以為了維護市場競爭，對專利權加以限制」，是以，就此議題，似可援用學理相關之討論進行剖析，茲析論之。

註41：已有學者就此著手進行嘗試——See Haris Apostolopoulos, *Refusal-to-Deal Cases of IP Rights in the Aftermarket of US and EU Law: Convergence of Both Law Systems through Speaking the Same Language of Law and Economics*, 5 DEPAUL BUS. & COMM. L.J. 237, 251-61 (2007); Michael A. Carrier, *supra* note 38, at 816-40; Simon Genevaz, *supra* note 31, at 770-82.

註42：合理原則，係指由法院及競爭法主管機關，就特定協議之有利於競爭效果與反競爭效果間進行權衡，以判斷其對整體市場競爭與消費者福祉所產生之影響【黃慧嫻（2007），美國競爭法主管機關發布反托拉斯執法與智慧財產權報告，資訊工業策進會科技法律研究所，<https://stli.iii.org.tw/article-detail.aspx?no=64&tp=1&d=2248>（最後瀏覽日：2021年6月7日）】，其為美國反托拉斯法實務上常採用之基本原則，例如2017年美國新修正之反托拉斯法智慧財產權授權行為準則即採此原則以審查大多數授權契約限制約款案件【U.S. DEPT OF JUSTICE & FED. TRADE COMMN, ANTITRUST GUIDELINES FOR THE LICENSING OF INTELLECTUAL PROPERTY 16-17 (2017).】。

註43：有認為我國雖以專利法及專利權來保護工業設計，惟設計之性質與內涵截然不同於發明或新型——參見李素華（2021），〈設計專利權保護與權利行使——從維修免責條款之立法提案與新近訴訟案談起〉，《專利師季刊》，44期，第111頁。然而，本文以為兩者的本質其實仍係接近的，此點可以從TRIPS的規範上得到印證：TRIPS第26條第2項規定會員國得對「工業設計保護」為有限之例外規定的情形，而TRIPS之第13條、第17條、第30條則分別界定會員國得對「著作權、商標及專利」等智慧財產權之保護設置例外的情形，一般咸認為，TRIPS第26條第2項之設計實係對應該等類似之條文，故該項規定之適用，應得參酌WTO爭端解決機構所作關於TRIPS第13條、第30條之解釋【Joseph Straus, *Design protection for spare parts gone in Europe? Proposed changes to the EC Directive: The Commission's mandate and its doubtful execution*, E.I.P.R. 2005, 27(11), 391, 396 (2005).】。多數見解之所以採前揭之解釋，應係認為工業設計與專利等智慧財產權之性質相近。

一、從「競爭法與專利法之互動」論專利權保護之範圍

關於專利權、競爭法兩者之間的互動關係，通說採「互補理論」，認為兩者均是透過保障自由競爭而提高經濟效率及消費者福祉，並無本質上的衝突——專利權係以促進替代競爭為目的，促進動態競爭及效率（亦即創新、發展新的未知產品），而競爭法係以促進模仿競爭為目的，促進靜態競爭及效率（亦即分配效率、既有資源最經濟的使用與價格競爭），二者互補⁴⁴。

專利權與競爭法間之所以發生衝突，根本的原因是日前學界、實務對於「最佳的專利權保護範圍為何」仍難以確定⁴⁵。多數認為，創新是現代經濟增長的引擎，因此應盡可能鼓勵創新，除非有具備說服力的證據指出消費者權益受到損害，否則競爭法對於專利權之行使應予以禮讓⁴⁶。法院似乎經常樂於採納這一論點，並支持權利人實施專利

權，每當其主張「必須藉由某種專利權實施方式始能獲得足夠的報酬，確保足夠的創新誘因」，法院通常不願審查此一專利權的實施是否確實為回收創新成本所必須的，此一現象的出現，或者是因為法院認為此類主張「創新誘因恐受損害」的抗辯實際上是難以驗證的，此類抗辯在涉及專利的競爭法案件中已被視為被告的王牌⁴⁷。文獻指出，法院對此類抗辯已經過度的退讓，為了使法院對專利權與競爭法的互動抱持較為平衡的觀點，實應開始詳細審查此類抗辯，而不應照單全收⁴⁸。智慧財產權法旨在使無形資產與有形的資產處於平等地位，而非令權利人之行為得以當然合法⁴⁹，排他權雖然係智慧財產權的核心權利，但其並非絕對的⁵⁰。

至於究應如何劃定專利權的保護範圍？吾人可以自立法者最初創設專利法之本旨開始思考。一般咸認為，專利制度係以功利主義（Utilitarianism）作為正當性基礎⁵¹。據此，

註44：劉孔中（2015），《解構智財法及其與競爭法的衝突與調和》，第11頁，新學林。See also JOSEF DREXL, *Is There A 'More Economical Approach' to Intellectual Property and Competition Law?*, in RESEARCH HANDBOOK ON INTELLECTUAL PROPERTY AND COMPETITION LAW 27, 35-36, 52-53 (2008).

註45：Thomas Cheng, *Putting Innovation Incentives Back in the Patent-Antitrust Interface*, 11 NW. J. TECH. & INTELL. PROP. 385, 391 (2013).

註46：*Id.* at 387.

註47：*Id.*; See e.g. Xerox, 203 F.3d at 1322.

註48：Thomas Cheng, *supra* note 45, at 387, 398; See also Matthias Lamping, *Refusal to License as An Abuse of Market Dominance from Commercial Solvents to Microsoft* (Feb. 6, 2015), 26, available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2561361> (last visited May 26, 2021).

註49：Simon Genevaz, *supra* note 31, at 746. See also *Cont'l Paper Bag Co. v. E. Paper Bag Co.*, 210 U.S. 405, 425 (1908); Matthias Lamping, *supra* note 48, at 22-23.

註50：Simon Genevaz, *supra* note 31, at 754.

註51：Alan Devlin & Neel Sukhatme, *Self-Realizing Inventions and the Utilitarian Foundation of Patent Law*, 51 WM. & MARY L. REV. 897, 897, 910-13 (2009); Dan L. Burk & Mark A. Lemley, *Policy Levers in Patent Law*, 89 VA. L. REV. 1575, 1580, 1597 (2003).

提供專利保護的目的在於「激勵創新」而非為了讓發明人享有其創新所衍生之全部收益，有形財產權的情形則與此不同，個人雖得享有其有形財產所創造之「全部」收益，但並無有力的理論基礎支持此一觀點亦可適用於專利權⁵²。若專利法的目標確實是功利主義，專利權人的獎勵即須依據其創新的成本予以調整，亦即專利權人的獎勵應只涵蓋「創新成本」，此一想法獲得相當多的支持⁵³。給予專利權人高於創新成本的報酬，不僅會讓創新者獲得過高的報酬⁵⁴，尚且會招引尋租行為⁵⁵（Rent-seeking behavior）。此所謂「創新成本」，有認為應係專利權人之「直接研發成本」再加上「機會成本」——亦即其自次佳投資選擇中可以獲得的報酬，只要創新的報酬略高於其研發成本和機會成本，則該專利權人將選擇繼續開發新的技術⁵⁶。

或有認為上述「創新成本」的定義，恐將

導致企業無法獲得足夠的創新報酬，令其承受虧損。然而，事實上，即使沒有專利保護，企業仍可從創新中獲得適當的報酬，專利保護只是回收研發投資的眾多方式之一，企業尚可以通過其他多種手段來獲取創新的收益，例如先行者優勢、銷售與行銷策略等⁵⁷。此等手段被稱為「獲利機制⁵⁸（Appropriation mechanisms）」。各種各樣的獲利機制意味著創新的收益可能會大幅超越專利產生的價值⁵⁹。有文獻指出，一國專利的總價值約僅占國家總研發支出的10%至15%⁶⁰，而在效率市場中，企業不可能多年來一直在從事產生虧損的活動而不會遭受嚴重後果，因此，企業顯然係憑藉其他方式回收其研發成本⁶¹。考量專利保護通常並非企業回收研發投資之主要手段，且往往伴隨社會成本（Social Cost）——例如超競爭定價（Supra-competitive pricing）產生之無謂損失⁶²（Deadweight loss），知名

註52：See Thomas Cheng, *supra* note 45, at 408-09; Daniel A. Crane, *Intellectual Liability*, 88 TEX. L. REV. 253, 254 (2009); JAMES BESSEN & MICHAEL J. MEURER, PATENT FAILURE: HOW JUDGES, BUREAUCRATS, AND LAWYERS PUT INNOVATORS AT RISK 33-34 (2008).

註53：Thomas Cheng, *supra* note 45, at 409; MICHELE BOLDRIN & DAVID K. LEVINE, AGAINST INTELLECTUAL MONOPOLY 128 (2008); Daniel A. Crane, *supra* note 52, at 299.

註54：Thomas Cheng, *supra* note 45, at 410.

註55：WILLIAM M. LANDES & RICHARD A. POSNER, THE ECONOMIC STRUCTURE OF INTELLECTUAL PROPERTY LAW 300 (2003).

註56：Thomas Cheng, *supra* note 45, at 405.

註57：*Id.* at 401-02.

註58：ALEXANDRA ZABY, THE DECISION TO PATENT 30 (2010).

註59：Thomas Cheng, *supra* note 45, at 403; JAMES BESSEN & MICHAEL J. MEURER, *supra* note 52, at 98.

註60：ZVI GRILICHES, ARIEL PAKES & BRONWYN H. HALL, *The Value of Patents as Indicators of Inventive Activity*, in ECONOMIC POLICY AND TECHNICAL PERFORMANCE 120 (1987); see also JAMES BESSEN & MICHAEL J. MEURER, *supra* note 52, at 113 (total patent value is 9-18 percent of the value of the corresponding R&D investment).

註61：Thomas Cheng, *supra* note 45, at 403.

註62：*Id.* at 406.

美國法學家William M. Landes與Richard A. Posner認為：「專利保護的遞增不太可能對發明活動產生重大影響，而專利保護的遞減實際上可能得以增加經濟福祉⁶³。」此外，尚有研究顯示，專利並非驅使企業進行創新之主因，從高科技市場的角度來看，創新通常更多地是由「競爭」而非專利驅動⁶⁴。是以，採用上述「創新成本」的定義，應當無礙企業獲得足夠的創新報酬，進而繼續創新。

由於專利制度提供的報酬尚未依據創新成本進行嚴謹地調整，目前專利制度所允許的權利範圍可能大大超出激勵創新所必需的範圍⁶⁵。為調和專利與競爭法之衝突，最佳化專利保護之範圍，吾人首先應藉由權衡創新所產生之社會福祉與社會成本來確定該項創新是否為社會所需要的。如果前者超過後者，社會將從創新中受益，一旦確定該項創新創造了淨社會福祉（Net social benefits），社會將傾向以盡可能低的成本獲得它⁶⁶。基此，社會傾向給予創新者恰好足以支付其創新成本之獎勵，對社會而言，任何高於獲得該項創新所必需的獎勵將造成浪費，致使創新者獲得意外之財⁶⁷。於此前提之下，學者Thomas Cheng提出「局限下爭取最大利益」（Constrained maximization）理論，以於個案

中調和專利與競爭法之衝突，依此理論，在專利與競爭法衝突之個案當中，競爭法應盡最大之努力調整專利權人之報酬，將淨社會福祉「最大化」，但仍應受一前提要件之拘束——允許專利權人回收其「創新成本」，只要各種收益的總合能夠支應創新成本，即得保存繼續創新的誘因⁶⁸。採用「局限下爭取最大利益」理論進行分析時，應注意超競爭定價所造成之「消費者福利損失」（Consumer welfare loss）、該項創新的「直接社會福祉」【包括該項創新滿足先前未獲得滿足的消費者需求之技術貢獻及該項技術之可用性（Availability）】及開放使用該項創新後所能產生之「累積創新（Cumulative innovation）效益」，其中消費者福利損失應為主要重點⁶⁹。最大化創新所生社會福祉，同時確保創新成本之回收的任務可以藉由多種方式來達成，例如調整專利期限的長度、專利權的範圍或對專利的實施加以競爭法上之限制⁷⁰。

為便於實務上操作「局限下爭取最大利益」理論，學者Thomas Cheng進一步提出可以產業對於專利保護的依賴程度作為輔助的標準協助判斷——有研究指出，不同行業依賴專利保護作為創新誘因的程度不同⁷¹，事實

註63：WILLIAM M. LANDES & RICHARD A. POSNER, *supra* note 55, at 327.

註64：Seungwoo Son, *Selective Refusals to Sell Patented Goods: The Relationship Between Patent Rights and Antitrust Law*, 2002 U. ILL. J.L. TECH. & POLY 109, 142-43 (2002).

註65：Thomas Cheng, *supra* note 45, at 388.

註66：Id. at 405.

註67：Id.

註68：Id. at 413-14.

註69：Id. at 416-17.

註70：Id. at 405.

註71：Id. at 428-29.

上，多數的發明會在沒有專利保護的情況下就會出現，且多數行業包括食品，金屬加工，汽車，半導體，電腦軟體、網路、辦公設備、汽車、橡膠製品、紡織品等並不認為專利是非常重要的創新誘因，惟有在製藥和化學工業中，專利保護對於企業的創新是關鍵的⁷²。這些研究結果可供法院作為決定在特定產業中得以多少專利權人報酬換取淨社會福祉之依據——例如，對於不依賴專利保護作為創新誘因的產業，法院可以不特別注重創新誘因的保存，而可更加關注專利權實施所造成之社會福祉損失⁷³。

再又，「局限下爭取最大利益」理論可以藉由調整專利實施之範圍來減少或增加創新的收益，且不僅限於向下調整，若發現創新成本已超過創新收益的總和，則創新者得要求法院放寬競爭法之限制以允許其回收創新成本⁷⁴。

本文以為此一理論值得參考，蓋其不僅與專利制度採取功利主義作為基礎之設計不謀而合，得以兼顧社會福祉之最大化及創新誘因之維護，且提供較為量化、容易操作之標準，未來法院審查拒絕授權是否構成獨占地位濫用之問題時，實可借用此理論作為驗證權利人「創新誘因恐受損害」抗辯是否屬實

之試金石，設法調整以往對此類抗辯過度退讓的情況。

二、判斷標準之重新梳理

於前述理論基礎之下，茲嘗試重新梳理汽車零件售後市場拒絕授權之判斷標準，本文建議之判斷標準包含以下二步驟：（一）拒絕授權之結果妨礙有潛在消費者需求之新產品出現；（二）以合理原則之精神對拒絕授權行為進行利益衡量⁷⁵。獨占事業之拒絕授權惟有在該二步驟之審查結果均顯示競爭法有必要予以介入管制時，始能構成獨占地位濫用。

前揭步驟（一）乃延續歐盟法案例法揭示之「新產品」標準，之所以保留此一判斷標準，係因其設計與互補理論之架構相契合。依互補理論之觀點，智慧財產權旨在禁止競爭者經由「模仿」來競爭，同時鼓勵競爭者研發更進步，且不構成侵權的新產品來競爭，亦即「藉由替代來競爭」，然而，不應允許權利人使用智慧財產權以禁止競爭者進行替代性的競爭，因此當市場上出現對「替代性競爭」之限制時，競爭法即應介入管制⁷⁶，而妨礙有潛在消費者需求之新產品出現，即是對於「替代性競爭」的限制。至於究竟應

註72：Seungwoo Son, *supra* note 64, at 141; Edwin Mansfield, *Patents and Innovation: An Empirical Study*, 32 MGMT. SC. 173, 173-80 (1986); Richard C. Levin et al., *Appropriating the Returns from Industrial Research and Development*, in 1987:3 BROOKINGS PAPERS ON ECONOMIC ACTIVITY 783, 794-97 (1987); Michael A. Carrier, *supra* note 38, at 828-30, 851-53 (2002).

註73：Thomas Cheng, *supra* note 45, at 429.

註74：*Id.* at 414-15.

註75：此一判斷標準架構之發想係參考：Haris Apostolopoulos, *supra* note 41, at 251, 258; Simon Genevaz, *supra* note 31, at 770-82.

註76：Josef Drexler, *supra* note 44, at 35-36, 44-48.

當具備何種程度之創新始能謂為「新產品」，則應視具體情形為個案認定，毋庸過度限縮解釋，蓋經濟學認為，所謂創新，包含各種能夠提升長期經濟福祉，促進動態效率的行為，是以倘若對於消費者具有重要性，足以提升消費者福祉，都是值得競爭法與智慧財產權法在適用時加以考量的因素⁷⁷。

前揭步驟（二）則係回歸合理原則之精神評估拒絕授權行為對於市場競爭及消費者福利之影響，以判斷競爭法是否應該介入，而依上列一、所介紹「局限下爭取最大利益」理論之脈絡，於汽車零件售後市場拒絕授權拒絕案件中進行利益衡量時應著重於下列之因素：1、拒絕授權是否導致顯著之消費者福利損失；2、開放使用該項創新後是否能產生直接社會福祉及累積創新效益；3、開放使用該項創新是否將影響專利權人回收其創新成本，設法於盡量提升社會福祉之同時，確保專利權人之創新誘因不受影響。

肆、案例分析——戴姆勒公司案

邇來戴姆勒公司案引起軒然大波，有評論指出我國副廠業者恐將深受衝擊⁷⁸。各界對於戴姆勒公司拒絕授權之行為應否受獨占地

位濫用規範管制之議論，遂因而展開。本文以下嘗試就該案例之一審判決提出淺見，並以上列參、所示經重新梳理之判斷標準就該案例進行分析。

一、智慧財產法院一審判決之見解似有待商榷

智慧財產法院一審判決認為依據主、後市場連動理論，本案汽車零件售後市場與汽車初級市場為同一相關市場，其主要理由為——消費者可分為（一）明知以後車燈維修選擇有限、價格可能較高，但仍欲買系爭車型者、（二）雖然不知道以後車燈維修選擇有限、價格較高，但在知道以後可以認同這是品牌價值者及（三）自始不知道，但在知道之後，卻因為在乎車燈維修價格，而自認售後維修競爭不足、權益受損者等三種類型，將售後市場認定為獨立市場，最主要就是為保護最後一種消費者的消費利益⁷⁹；惟最後一種消費者之利益實不值得保護，故應認售後市場與初級市場為同一相關市場，考量戴姆勒公司於此市場的市占率只有6-8%而不具有獨占地位，即無可能有濫用獨占地位之違法行為⁸⁰。該判決並未就獨占地位濫用之判斷標準作進一步探討。

本文以為前揭見解尚嫌速斷，蓋其在未提

註77：王立達，前揭註5，第21頁。

註78：劉光瑩（2020），〈一個官司摧毀一個產業 德國賓士控告帝寶，為何引發核爆級判決？〉，經濟日報，
<https://money.udn.com/money/story/5612/4766393>（最後瀏覽日：2021年6月27日）；王若、柳名耕（2020），〈副廠件恐滅絕1 / 眼紅2千億副廠大餅國際車商攻台搶食權利金〉，CTWANT，
<https://www.ctwant.com/article/68495>（最後瀏覽日：2021年6月24日）。

註79：智慧財產法院106年民專訴字第34號民事判決，第62-63頁。

註80：同前註，第63-66頁。

出任何實證研究資料佐證的情況下，逕自創設將消費者分為三種類型之三分法，對於消費者主觀心態進行揣測，此一作法實有欠精確⁸¹，且其以主觀意圖作為競爭法審查標準，於個案當中適用時可能流於恣意判斷而欠缺可預見性，與目前多數說認為現代反托拉斯分析應聚焦於客觀經濟效應分析之潮流背道而馳⁸²。本案例目前已上訴第二審法院審理中，後續發展尚待觀察。

二、如將汽車零件售後市場單獨界定為本案之相關市場，本案之拒絕授權仍有可能構成獨占地位之濫用

本文以為，依上列參、二、所述判斷標準，如不採智慧財產法院一審判決見解，而

將汽車零件售後市場單獨界定為本案之相關市場，戴姆勒公司之拒絕授權仍有可能構成獨占地位之濫用⁸³，析述如后：

（一）拒絕授權之結果可能妨礙有潛在消費者需求之新產品出現

有認為依循Magill案揭示之「新產品標準」，國內副廠零件乃完全複製、重製設計專利權所保護產品，根本無法滿足新產品標準⁸⁴，惟此見解對新產品標準之解釋似過於限縮。

戴姆勒公司原廠車燈價格昂貴，國內含稅零售單價高達新台幣2萬6千餘元，帝寶公司系爭車燈國內含稅零售價格則只有5千至6千元，導致此一價差之原因，實有待深入瞭解⁸⁵。若其係因為帝寶公司透過研發投入，在原材料

註81：初步觀之，即可見此三分法之邏輯有疏漏之處。依據U-CAR網站經由網路問卷系統對2,338位消費者（於參與問卷之消費者中，擁有進口車者之比例高達52%，擁有進口豪華車者之比例亦達15%）所作之調查，如汽車需要更換零件的類別改為更換非核心零件，例如輪圈、燈具等外觀零件，或者水箱風扇等類耗材，有64%之消費者，認為此時不以原廠零件為優先考量，反而是偏向「在安全規範符合的前提下，選擇副廠零件或原廠授權零件」，至於想選擇「原廠零件優先」的消費者，比例則大幅降低到22%，此外另有13%之消費者選擇價格先決，認為只要「價格條件優先，不會指定特定的零件」，足見於採購車燈等外觀零件時，至少有高達64%之消費者會優先考慮副廠零件，則我國消費者族群之實際情況，似與該判決見解所想像「有諸多消費者願意直接購買價格較高之正廠零件」之情形不同——參見U-CAR編輯部（2020），〈消費者權益與廠商利益孰輕孰重？「維修免責」U指數大調查〉，U-CAR，

<https://feature.u-car.com.tw/feature/article/64395>（最後瀏覽日：2021年5月29日）。

註82：因本文之重點不在於相關市場之界定方法，故就此議題不再繼續著墨。對此判決之深入評釋，詳見王立達，前揭註5，第5-15頁；魏杏芳（2021），〈賓士汽車勝訴的理由——評智慧財產法院106年民專訴字第34號判決的競爭分析〉，《全國律師》，25卷5期，第54-67頁。

註83：因目前無法掌握操作本文所採判斷標準所需之全部事實資料，以下之分析係在若干假設下進行。有認為戴姆勒公司案其實欠缺足夠之事實面素材可供調查戴姆勒公司是否構成獨占地位濫用，於此情形下難謂其有違反公平交易法，甚至根本無須討論此一問題——參見魏杏芳，同前註，第57-59頁；第64-67頁。前揭見解有其觀察獨到之處，惟事實面素材之欠缺，有可能是因為被告舉證困難，相關實證研究尚未完備，或有諸多經濟數據資料尚未揭露、公開所致，故尚難謂此案例無深入探討是否構成獨占地位濫用之價值。

註84：李素華，前揭註43，第117頁。

註85：王立達，前揭註5，第20頁。

選擇、製造技術與成本控制面向上有所突破，並將節省下來的成本直接回饋給消費者，原則上應足以認定帝寶公司系爭車燈符合「新產品」的定義，蓋此等突破對於消費者具有重要性，足以提升消費者福祉，應係值得競爭法與智慧財產權法在適用時加以考量的因素⁸⁶，而得認定為「創新」。且前述IMS案對「新產品」標準的解釋其實較為寬鬆，認為請求獲得授權之企業僅需「不擬實質上將其競爭行為限於複製智慧財產權利人已在次級市場上提供的商品或服務之方式」，即可符合此一要件⁸⁷，則依此脈絡，只要帝寶公司並非單純複製、抄襲戴姆勒公司之產品，帝寶公司之行為，得認為係可被容忍的。據此，戴姆勒公司拒絕授權之結果，可能已妨礙有潛在消費者需求之新產品出現。

（二）利益衡量之結果顯示競爭法可能有介入管制之必要

本文以下依「局限下爭取最大利益」理論之脈絡，於戴姆勒公司案中進行利益衡量：

1.我國汽車零件售後市場可能亦存在顯著的「消費者福利損失」

由於汽車製造業在初級市場競爭十分激烈，各大原廠常藉由降價促銷策略吸引消費者購買該廠的車輛，故對於原廠而言，要在競爭激烈的初級市場獲得利

潤實屬不易，原廠遂將新車銷售作為損失領導物（Loss leader），嗣後再設法於次級市場提高零件的售價，以彌補在初級市場中損失的利潤⁸⁸。由於汽車零件具有必須匹配性，原廠只要將這些汽車零件申請設計保護，他們即能在售後市場透過設計排他權獲取較高且相當於獨占性的利潤⁸⁹。以歐盟為例，2003年歐盟委託歐洲政策評估團體（EPEC）所完成之研究報告以9個成員國及挪威為樣本（其中有6個成員國對於汽車零件有給予設計保護，4個成員國對於汽車零件未給予設計保護），針對20款車型11項汽車零件進行價格調查與分析；研究結果指出有10項汽車零件的價格在有給予設計保護的成員國明顯高過對於汽車零件未給予設計保護的成員國，其中唯一未明顯偏高的零件是汽車散熱器，但汽車散熱器並不屬於汽車外觀的零件，至於其他零件如保險桿、車門、擋泥板、車燈、車蓋、引擎蓋，有給予設計保護的成員國價格約比未給予設計保護的成員國高出6.4%至10%之間，這項數據代表持有設計保護權的原廠在市場上具有相當大的價格決定權，並藉由提高汽車零件的售價獲取獨占性

註86：同前註，第21頁。

註87：Rita Coco, *supra* note 9, at 16.

註88：See JOHN L. DALY, PRICING FOR PROFITABILITY: ACTIVITY-BASED PRICING FOR COMPETITIVE ADVANTAGE 78 (WILEY, 2002); Norman W. Hawker, *The Automobile Aftermarket: Crash Parts, Design Patents, and the Escape from Competition* (Mar. 22, 2010), 12, available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=1576671> (last visited Jun. 24, 2021).

註89：徐銘鋒（2008），〈歐盟汽車零組件工業設計保護之修正草案立法脈絡介紹〉，《智慧財產權月刊》，110期，第36頁。

的利潤，以至於損害消費者權益，且市場之資源及產品並未以公平競爭的原則進行分配⁹⁰。

此一消費者福利損失，亦可由汽車「零整比」之數據獲得印證。依據中國汽車協會及中國保險行業協會2014年公布之研究結果，在18種於中國較為常見之車型中，以賓士C級W204之零整比數值最高，高達1273%，換言之，若更換此車型之所有零件，其所需費用可以購買12輛同款新車⁹¹，可見原廠在售後市場獲利之驚人，消費者福利損失之巨大。

至於我國，目前雖尚未有就售後市場消費者福利損失狀況進行詳盡調查之實證研究，惟已有初步之研究成果指出，在我國豪華級距車款的原廠零件售價，可能與副廠差距高達50%或更多⁹²，足見我國汽車零件售後市場可能亦存在顯著的消費者福利損失。

2.開放使用汽車零件設計可提升其「直接社會福祉」，並可能產生後續之「累積創新效益」：

若開放使用汽車零件設計，允許如帝寶公司之副廠業者製造、銷售汽車零件，提升汽車零件的產量，可降低汽車零件價格，增加我國消費者的產品選擇，並且使更多消費者願意選擇維修舊車而非提早購買新車，或者是購買二手汽車再更換零件，令汽車零件設計使用者人數增加，進而提升汽車零件設計的可用性，促進直接社會福祉。

除此之外，開放使用汽車零件設計後，副廠業者為了尋求價格上的競爭力，可能在汽車零件之製造過程與市場行銷方面尋求創新⁹³，並且將節省下來的成本直接回饋給消費者⁹⁴，此類創新應可認為屬於累積創新效益之一環。

反之，若允許戴姆勒公司在汽車零件售後市場繼續享有獨占性利潤，其並無動機在售後市場進行額外的投資以推動累積創新⁹⁵，如此消費者之福祉將難以持續獲得提升。

3.戴姆勒公司創新成本之回收應不至受影響

原廠在初級市場中即得藉由銷售新

註90：同前註，第40-41頁。See also Commission of the European Communities, Proposal for A Directive of the European Parliament and of The Council Amending Directive 98/71/EC on the Legal Protection of Designs-Extended Impact Assessment, Sec (2004) 1097/1 (Sept. 14, 2004).

註91：中國廣播網（2014），〈汽車維修存在暴力奔馳C級全車換件費抵12輛新車〉，每日頭條，<https://kknews.cc/car/xxqvog.html>（最後瀏覽日：2021年6月27日）。

註92：吳加男（2020），〈「維修免責條款」影響消費者權益知多少？實際試算給你看〉，U-CAR，<https://am.u-car.com.tw/am/article/64466>（最後瀏覽日：2021年2月24日）。

註93：Norman W. Hawker, *supra* note 88, at 24.

註94：王立達，前揭註5，第21頁。

註95：ANNETTE KUR, *Limiting IP Protection for Competition Policy Reasons-A Case Study Based on the EU Spare-Parts-Design Discussion*, in RESEARCH HANDBOOK ON INTELLECTUAL PROPERTY AND COMPETITION LAW 313, 327 (2008); Norman W. Hawker, *supra* note 88, at 24-25.

車而獲得其憑藉設計專利所應享有的利潤⁹⁶，其在初級市場繼續創新之動力不至於因開放售後市場而受到不利影響⁹⁷。雖然如戴姆勒公司之專利權人必定將主張其售後市場產生之收入對於回收研發投資而言是不可或缺的，此類主張應接受檢驗是否屬實，專利權人實應提供來自初級市場的利潤不足以支付其研發費用的證據，以實其說⁹⁸。事實上，此類主張未必能成立，以本案所涉及之車燈設計為例，關於車燈設計之研發費用，亦即車燈之設計費用，文獻指出在原廠開發新車的過程中，如聘請裘嘉若（Giorgetto Giugiaro）此等知名設計師進行設計，繪圖到製造粗模的費用約需300至400萬美元，通常只占一部新車開發費的0.4%，而最花錢的還是汽車生產線改裝的投資，設計費通常只占其中0.02%⁹⁹，則顯然車燈設計之費用約僅占新汽車開發費的「0.02%以下」，似難想像原廠無法在初級市場銷售新車時回收此部分設計費

用；此外，戴姆勒公司在我國自2009年3月取得該專利以來，曾有長達8年期間沈默不行使權利，容任侵權行為發生，直至2017年3月間始提起訴訟¹⁰⁰，若戴姆勒公司確實認為售後市場的收益對其研發投資的回收至關重要，則其最初不太可能對我國副廠業者採取開放政策¹⁰¹。況且，如前所述，文獻指出，對於汽車業而言，專利並非重要的資產或創新誘因¹⁰²，此益證開放使用汽車零件設計不至於影響戴姆勒公司之創新誘因。據此，可推知開放使用汽車零件設計，可以大幅提升汽車零件設計之淨社會福祉，且無礙戴姆勒公司回收其創新成本，不至影響其創新的誘因。

有學者主張若將智慧財產權之排他權範圍視為單獨之相關市場，不啻認為任一智慧財產權人均具有獨占地位及無拒絕授權之空間，智慧財產法律之排他權或禁止權規定將淪為具文，無從落實鼓勵創新研發或從事創作之立法目的¹⁰³。前揭見解似有若干誤會。實際上，並非

註96：Annette Kur, *supra* note 95, at 322-24; Norman W. Hawker, *supra* note 88, at 24-25.

註97：Kara Y. Wanstrath, *Access To Repair Parts Act: Will It Achieve Its Goal Or Hurt An Already Struggling Industry?*, 20 DEPAUL J. ART, TECH. & INTELL. PROP. L. 409, 417 (2010).

註98：Thomas Cheng, *supra* note 45, at 433.

註99：吳迎春（1990），〈台灣如何「借用」義大利〉，《天下雜誌》，114期，<https://new-cwk-com-tw.autorpa.lib.nccu.edu.tw/article.php?db=cw&id=3907&flag=1>（最後瀏覽日：2020年12月15日）。

註100：王立達，前揭註5，第34頁。

註101：此與Kodak案之事實近似，於該案例中，柯達公司最初歡迎獨立維修服務業者提供維護和維修服務，直到維護和維修市場利潤逐漸變得豐厚，且柯達公司失去與加利福尼亞州的重要維護合約之後，柯達公司始改變其先前向獨立維修服務業者供應零件的政策——See Thomas Cheng, *supra* note 45, at 433.

註102：Seungwoo Son, Edwin Mansfield & Michael A. Carrier, *supra* note 72.

註103：李素華，前揭註43，第111頁。

所有獨占事業之拒絕授權均必定會構成獨占地位濫用。一舉例言之，獨占事業之拒絕授權，可能因為市場上並不存在顯著之消費者損失（如原廠之定價與副廠零件之定價相差不多）或競爭者之劣質仿製產品不符合「新產品」標準，而不構成濫用。又前述之判斷標準將確保其投入創新之成本均得以回收，則前揭見解認為恐無從落實鼓勵創新研發或從事創作之立法目的，似屬多慮。

揆諸上開說明，戴姆勒公司之拒絕授權仍有可能構成獨占地位之濫用。

伍、結論

關於獨占地位濫用之規範，因以往判斷標準各有其缺陷，本文以為較妥適之作法，毋寧是反璞歸真，回歸以合理原則之精神對拒絕授權行為進行利益衡量。本文建議之判斷標準包含以下二步驟：（一）拒絕授權之結

果妨礙有潛在消費者需求之新產品出現；（二）對拒絕授權行為進行利益衡量，評估其對於市場競爭及消費者福利之影響，而依學者「局限下爭取最大利益」理論之脈絡，進行利益衡量時應著重於下列之因素：1、拒絕授權是否導致顯著之消費者福利損失；2、開放使用該項創新後是否能產生直接社會福祉及累積創新效益；3、開放使用該項創新是否將影響專利權人回收其創新成本，設法於盡量提升社會福祉之同時，確保專利權人之創新誘因不受影響。惟有在該二步驟之審查結果均顯示競爭法有必要予以介入管制時，始能構成獨占地位濫用。

邇來戴姆勒公司案引起軒然大波，智慧財產法院一審判決見解仰賴主觀之判斷標準進行評斷，似有待商榷。如不採智慧財產法院一審判決見解，而將汽車零件售後市場單獨界定為本案之相關市場，戴姆勒公司之拒絕授權仍有可能構成獨占地位之濫用。（投稿日：2021年6月28日）