

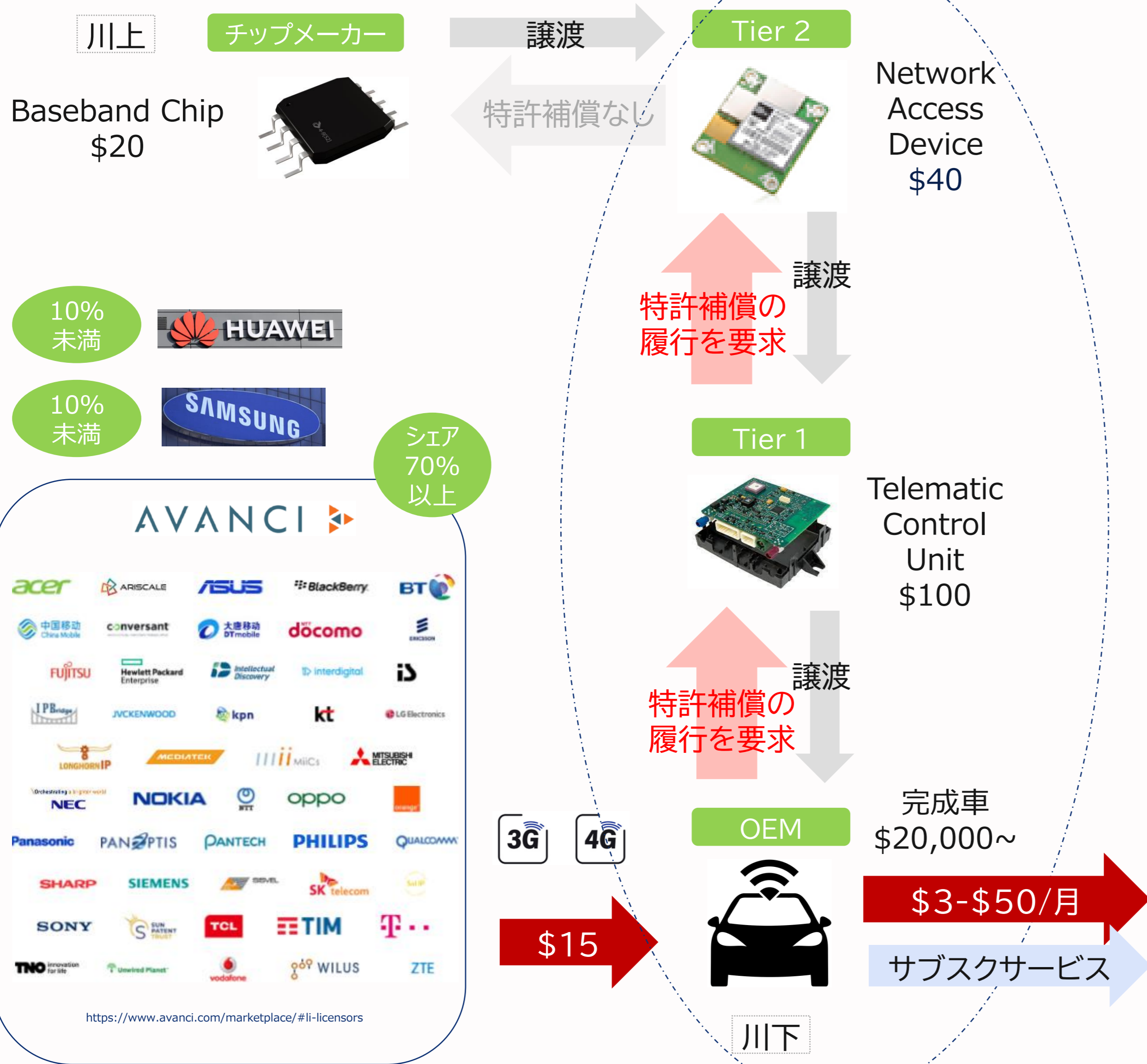
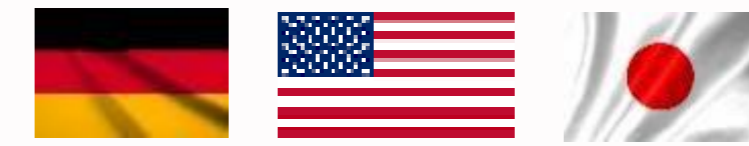
東京大学未来ビジョン研究センター・東京大学大学院法学政治学研究科共催シンポジウム
「サプライチェーンと知的財産制度－特許消尽論を中心として」

SEPのサプライチェーン問題

弁護士 松永 章吾

ドイツ裁判例の調査、レビューについてはDr. Ralph Nack、眞峯 伸哉氏
(いずれもミュンヘンで執務するドイツ弁護士)にご指導いただきました。

コネクテッドカーのIoTライセンスの状況(SEP)



10% 未満

HUAWEI

10% 未満

SAMSUNG

シェア 70% 以上

AVANCI

<https://www.avanci.com/marketplace/#li-licensors>

3G、4Gの特許発明が、下流での継続的収益を実現している。

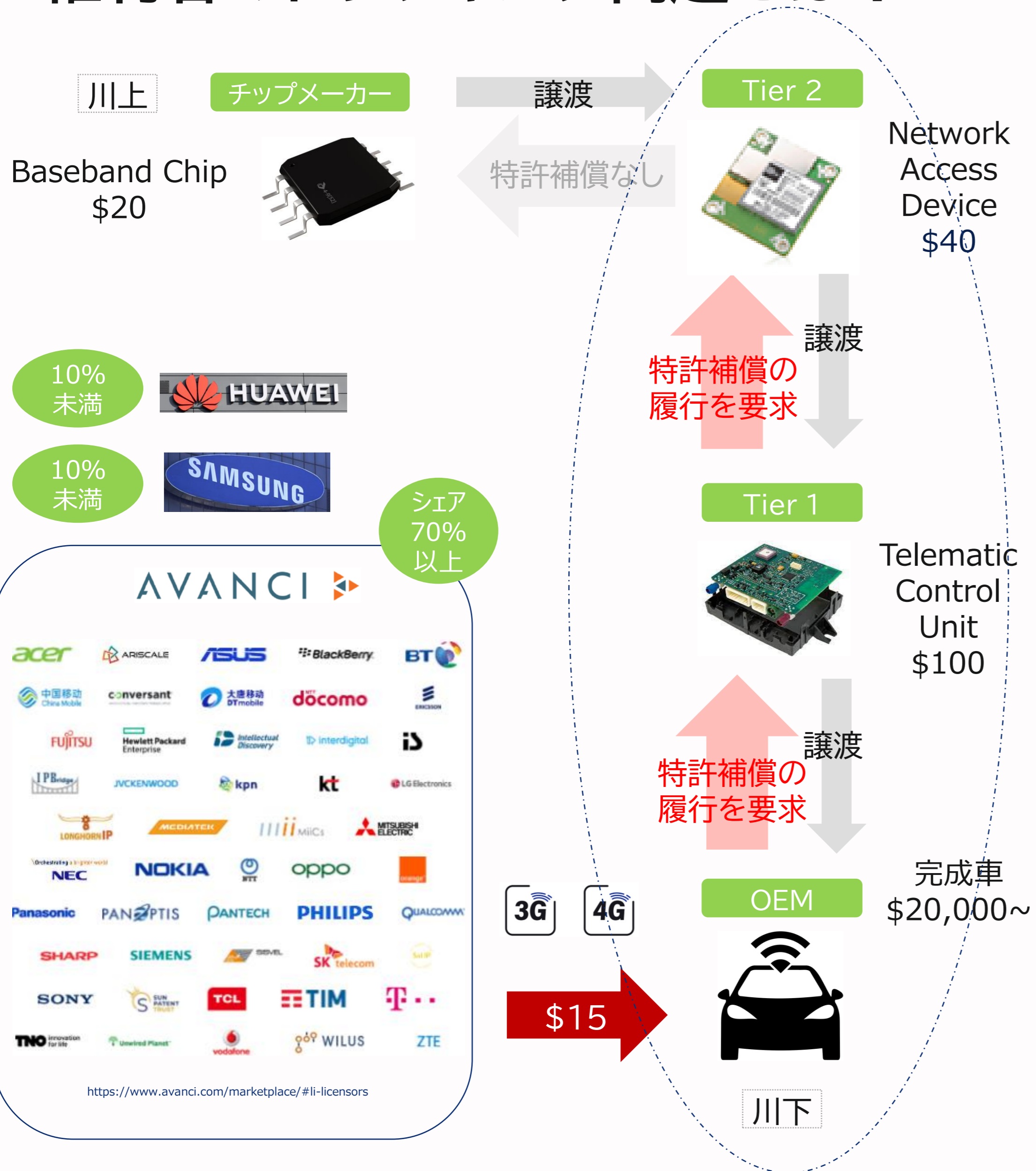
<p>リモートパーキングアシスト</p> <p>Mercedes me connect有料サービス</p> <p>モバイル端末操作による駐車・出庫: メルセデスの外から見守っている間に、モバイル端末のリモートパーキングアプリによる、駐車操作が可能です。</p> <p>¥ 7,500 税込み価格</p>	<p>リモート・サービス/車両設定</p> <p>5 Mercedes me connect有料サービス</p> <p>いつでもあなたのメルセデスとコネク: Mercedes me アプリに主要なデータを表示し、便利なサービスを使用することができます。</p> <p>¥ 5,300 税込み価格</p>	<p>メルセデス・ベンツ 24時間コンシェルジュサービス</p> <p>Mercedes me connect有料サービス</p> <p>専用ボタンでオペレーターに24時間いつでもつながります。ナビゲーションの目的地設定の他、レストランやホテルの予約も承ります。</p> <p>¥ 20,200 税込み価格</p>
<p>ナビゲーション機能</p> <p>オンデマンド機能</p> <p>迅速かつ安全に目的地へ: 3Dマップを備えた新世代のナビゲーションです。</p> <p>¥ 66,000 税込み価格</p>	<p>スマートフォン連携機能 (Apple CarPlay™ / A...)</p> <p>オンデマンド機能</p> <p>プライベートなスマートフォンアプリを、メルセデス内のメディアディスプレイでご覧いただけます。</p> <p>¥ 30,000 税込み価格</p>	<p>テレビ機能 (12セグ/ワンセグ 自動切換)</p> <p>オンデマンド機能</p> <p>エンターテインメントと情報を最高の品質で: お客様のメルセデスのマルチメディアシステムでデジタルテレビをお楽しみください。</p> <p>¥ 119,000 税込み価格</p>

mercedes-benz.co.jp より引用

ユーザー

- ベースバンドチップの販売時やライセンス時には下流の実施を予測できなかった事例(消尽の消極的根拠が揺らいでいる例)
- 但し、権利者はオンラインで下流の各段階での実施を補足できるわけではない(消尽の積極的根拠にまで変容をきたしているわけではない。)

権利者のトラッキング問題とは？

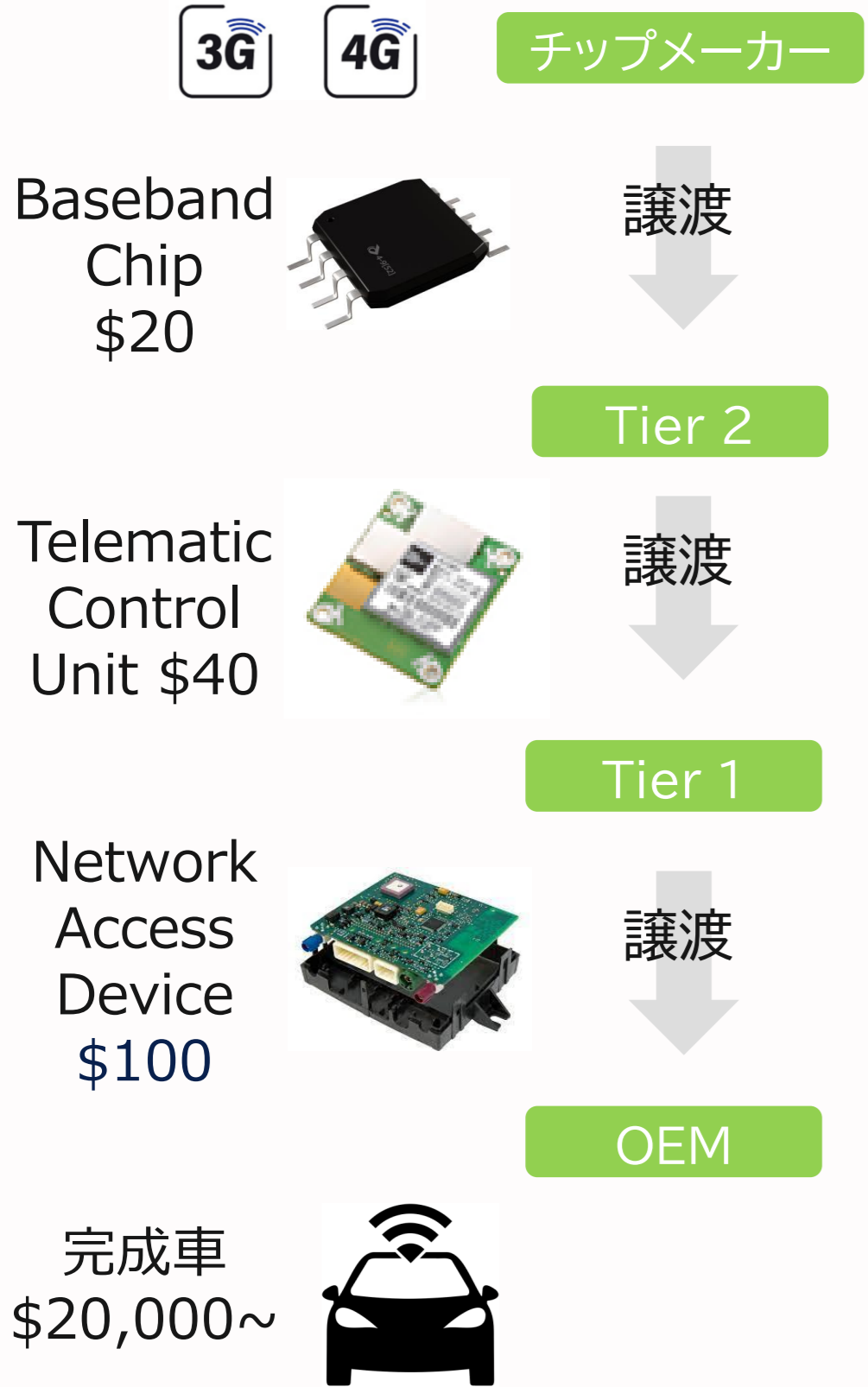


- ベースバンドチップ、モジュール、最終製品へのライセンスおよびソフトウェアへのライセンスが混在すると、権利者は製品が特許の実施品かどうかを確認するのに、製品を分解してどこのチップを搭載し、どこのソフトウェアを使っているのかを確認する必要が生じるほか、ライセンスしている最終製品メーカー向けの部品は侵害製品から除外して判断しなければならないなど、実施品のトラッキングが困難。
- トラッキングが可能な場合であっても、調査分析に膨大な人的リソースと費用、時間がかかる。

(但し、このようなトラッキングを行わずに権利行使をするNPEは、上流のサプライヤーにライセンスの申出をすることがある。)

ドイツ訴訟における消尽の主張

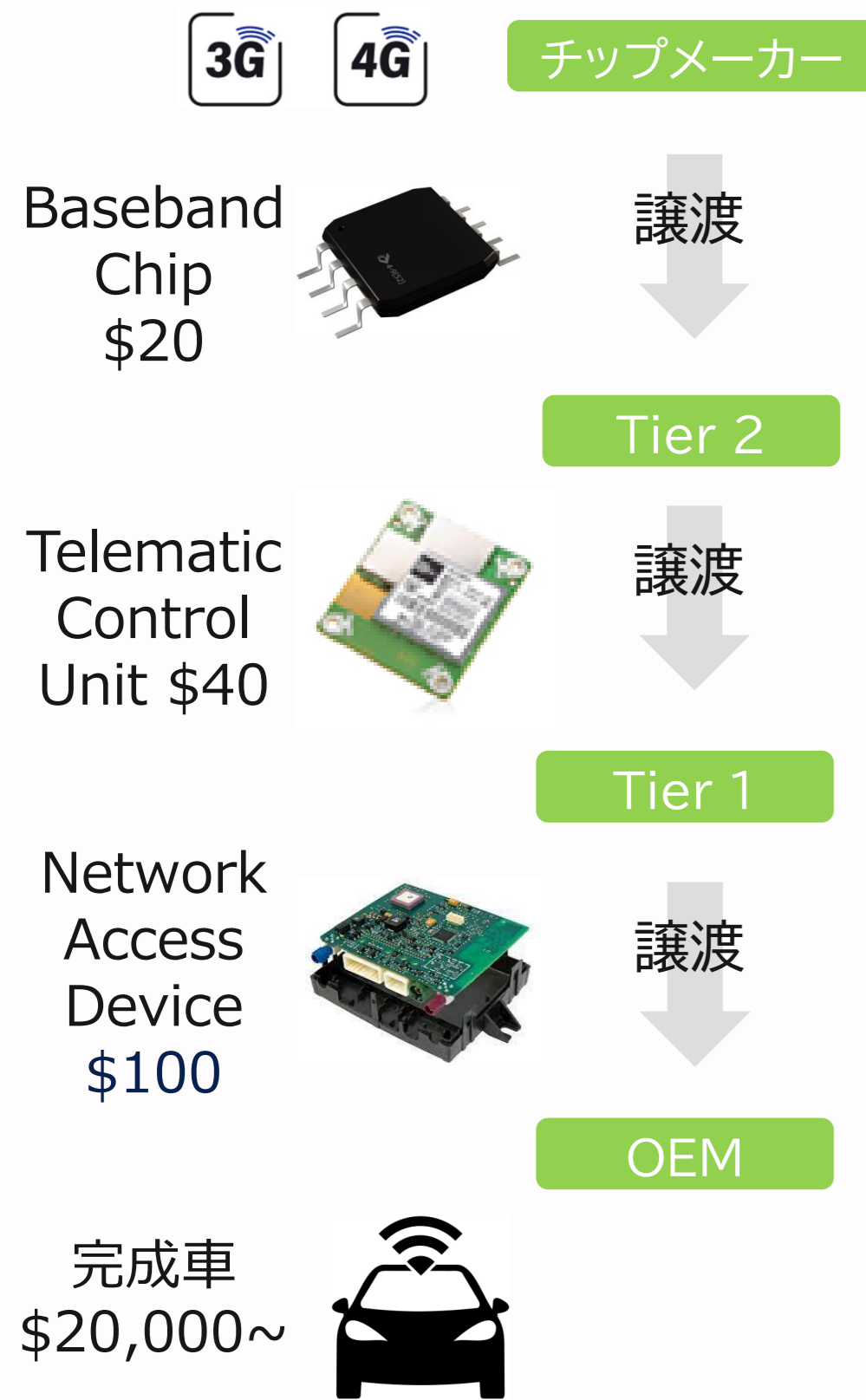
Sisvel v. Haier事件デュッセルドルフ高裁判決(2017年3月30日 I-15 U 66/15)が消尽の立証責任の配分について判示して以降、被告の消尽の主張が排斥されたSEP訴訟の事例判断が見受けられる。



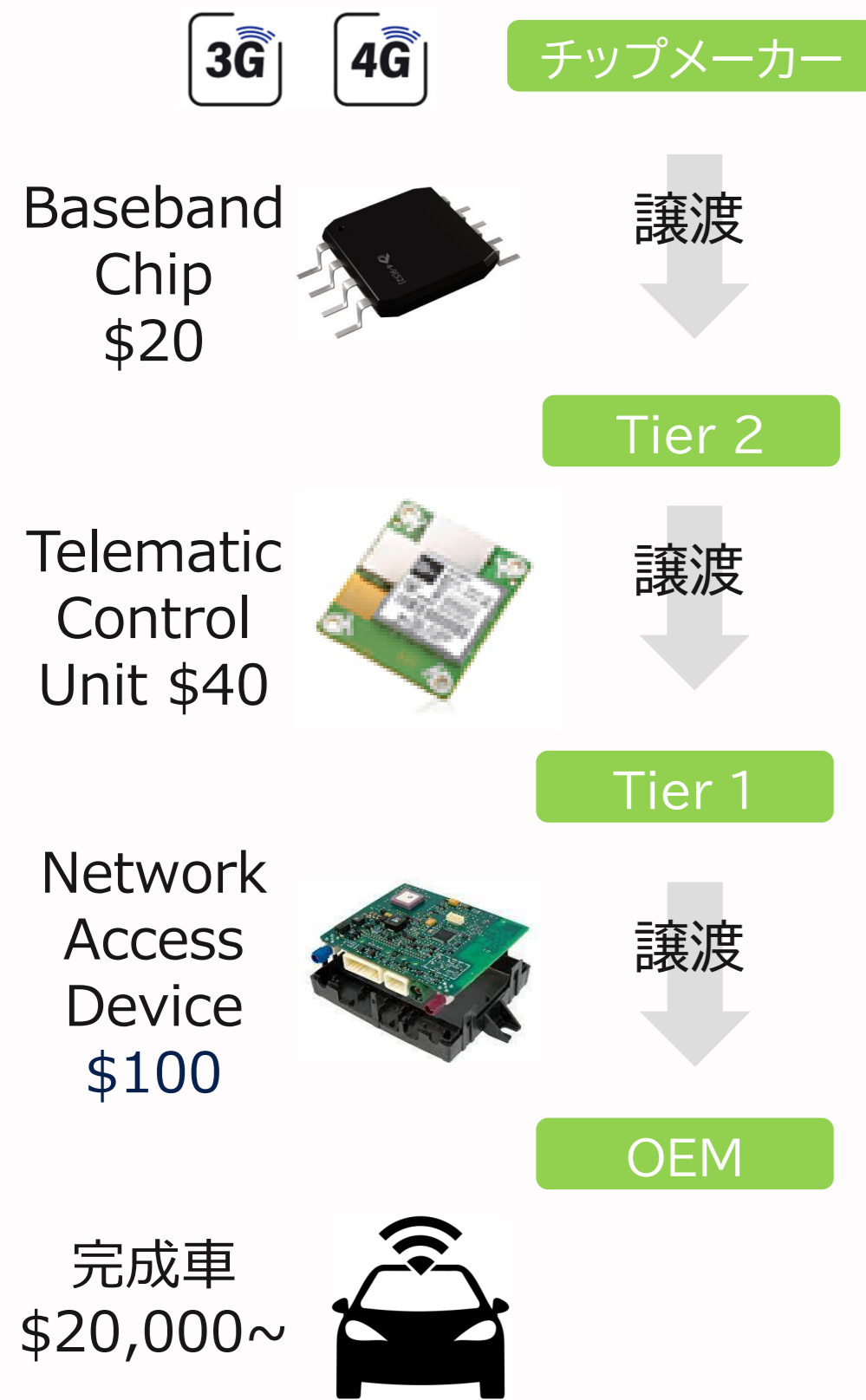
- Nokia v. Daimler事件のマンハイム地裁判決(2020年8月18日 2 O 34/19)
「特許権者は販売可能な最終製品における技術の経済的利益の配分を受けられなければならない(54頁)。」
- Sharp v. Daimler事件ミュンヘン地裁判決(2020年9月10日 7 O 8818/19)
- Conversant v. Daimler事件ミュンヘン地裁判決(2020年10月23日 21 O 11384/19)
- Nokia v. Daimler事件ミュンヘン地裁判決(2020年10月30日 21 O 3891/19)
- LG v. TCL事件マンハイム地裁判決(2021年3月2日 2 O 131/19)

ドイツ訴訟における消尽の主張

また、Nokia v. Daimler事件を審理していたデュッセルドルフ地裁は、2020年11月26日の決定(4c O 17/19)によりTEFU102条の解釈として権利者にLicense to Allの義務が認められるか等の質問を欧州司法裁判所に付託する決定を行ったが、Klepsch判事は、決定前の最終口頭弁論において、自動車産業では部品メーカーがライセンスポイントとなるコンポーネント・レベルライセンスこそが合理的であるとしながらも、権利者が得るべきFRANDロイヤルティはSEPを直接実施する部品におけるSEPの価値に限定されるべきではないとも述べている。



通信業界×自動車業界の商慣習の対立に基づく争点



実施者(OEM)の主張

License to All
FRAND義務は、ライセンスを求める全ての当事者にライセンスすることを求めている。

SSPPU (Smallest Salable Patent Practicing Unit)
部品価格をロイヤルティ算定の基礎とすべき。

権利者の主張

Access for All
FRAND義務は、標準技術を利用したい者が標準技術にアクセスできることを担保すれば足り、ライセンスを求める全ての当事者にライセンスすることまでは求めている。

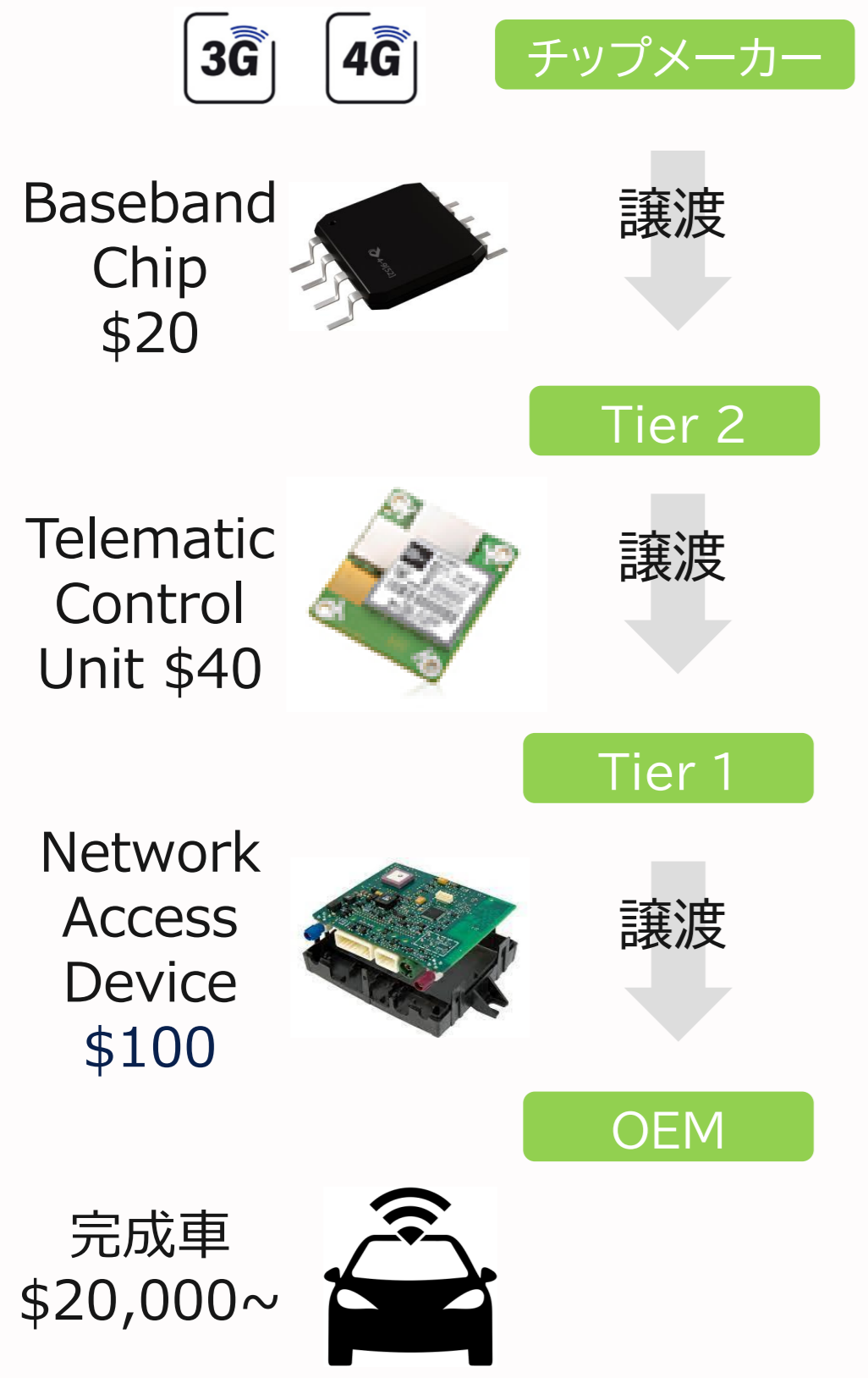
EMV (Entire Market Value)
最終製品価格をロイヤルティ算定の基礎とすべき。

- License to Allの主張をFRANDの抗弁として認めた裁判例はない。
- SSPPUも、2010年代には米国で支持する裁判例がみられたが、近時は否定的な判断が続いている。

ドイツと米国の裁判例は、License to AllとSSPPUの否認で調和



License to Allの否認



1. Nokia v. Daimler事件マンハイム地裁判決(2020年8月18日)
2. Sharp v. Daimler事件ミュンヘン地裁判決(2020年9月10日)
- ✓ 権利者は非差別義務の内容として実施者の上流のサプライヤーにライセンスする義務までは負っていない (“have-made rights” (ETSI IPR Policy 6.1)を設定すれば足りる。)
3. Nokia v. Daimler事件ミュンヘン地裁判決(2020年10月30日)

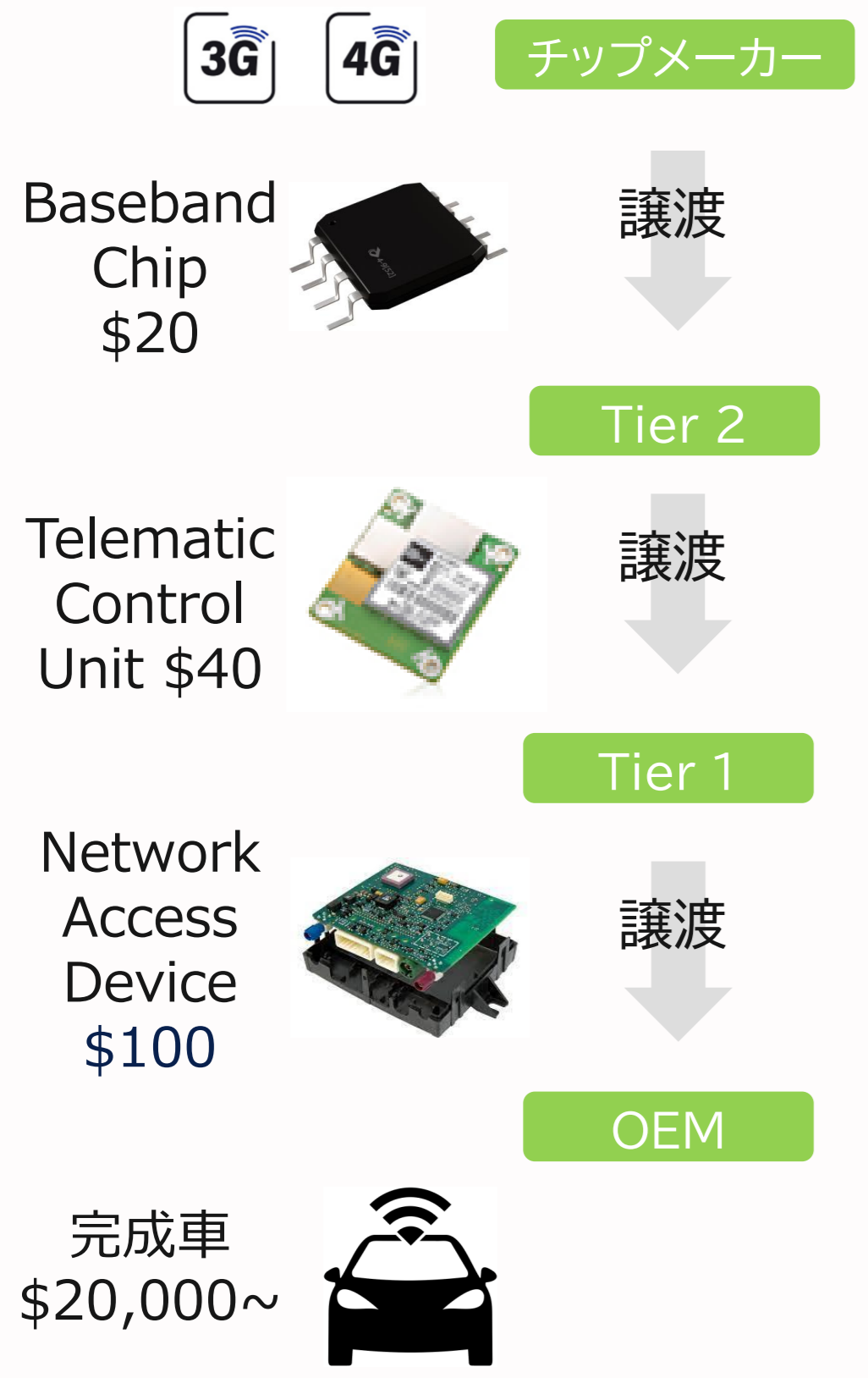
Sisvel v. Haier事件ドイツ連邦最高裁11月判決(2020年11月24日 KZR 35/17)は、本判決によるTFEU102条の解釈は欧州司法裁判所と一致しており、今後質問付託の必要はないと判示している。



- Continental v. Avanci事件第5巡回区連邦控訴裁判所判決(2022年2月 20-11032)
- Continentalは、サプライヤーに対するライセンスを拒絶するAvanciの行為が競争法(シャーマン法)に違反するとして提訴したものの、本判決はContinentalがOEMに特許補償しているとしても、求償を受けたわけでもなく、事業を継続できている以上損害は生じていないとして当事者適格を否認し、原判決を取り消した上で原審に請求却下を命じた。
- Continentalは再審請求をしたが、2022年6月21日に却下されている。

ドイツと米国の裁判例は、License to AllとSSPPUの否認で調和

SSPPUの否認



各Daimler事件判決は、ロイヤルティ算出のベースとなるのは部品価格ではなく最終製品価格であると判示してSSPPU理論を否定した。

- 2020年8月18日のマンハイム地裁 Nokia v. Daimler事件判決(20 34/19)
- 2020年9月10日のミュンヘン地裁 Sharp v. Daimler事件判決(70 8818/19)
- 2020年10月30日のミュンヘン地裁 Nokia v. Daimler事件判決(21 0 3891/19)

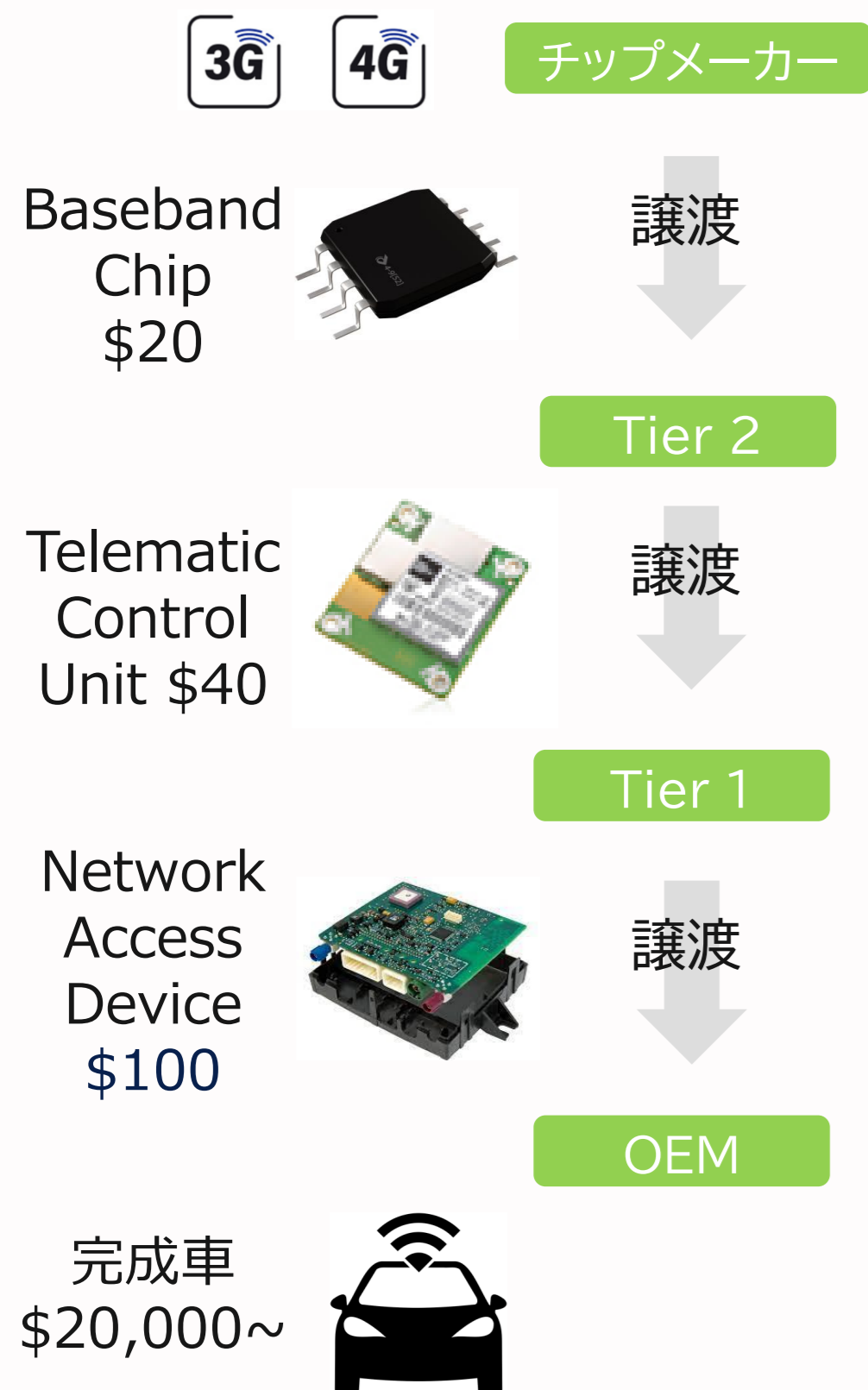
- FTC v. Qualcomm事件第9巡回区連邦控訴裁判所判決(2020年8月 No. 19-16122)
「米国のどの裁判所もSSPUの概念が合理的なロイヤルティのルールであるとは認めていない。」
- HTC v. Ericsson事件第5巡回区連邦控訴裁判所判決(2021年8月 2019-40566)
「FRAND訴訟においてSSPPUの検討は不要である。」
(5巡回区連邦控訴裁判所の判決は、特許訴訟の多い管轄内のテキサス州東部及び西部地区連邦地裁による損害賠償請求訴訟の判断を拘束する。)

ドイツでは、最終製品メーカーに権利行使(差止請求)できることは決着済み

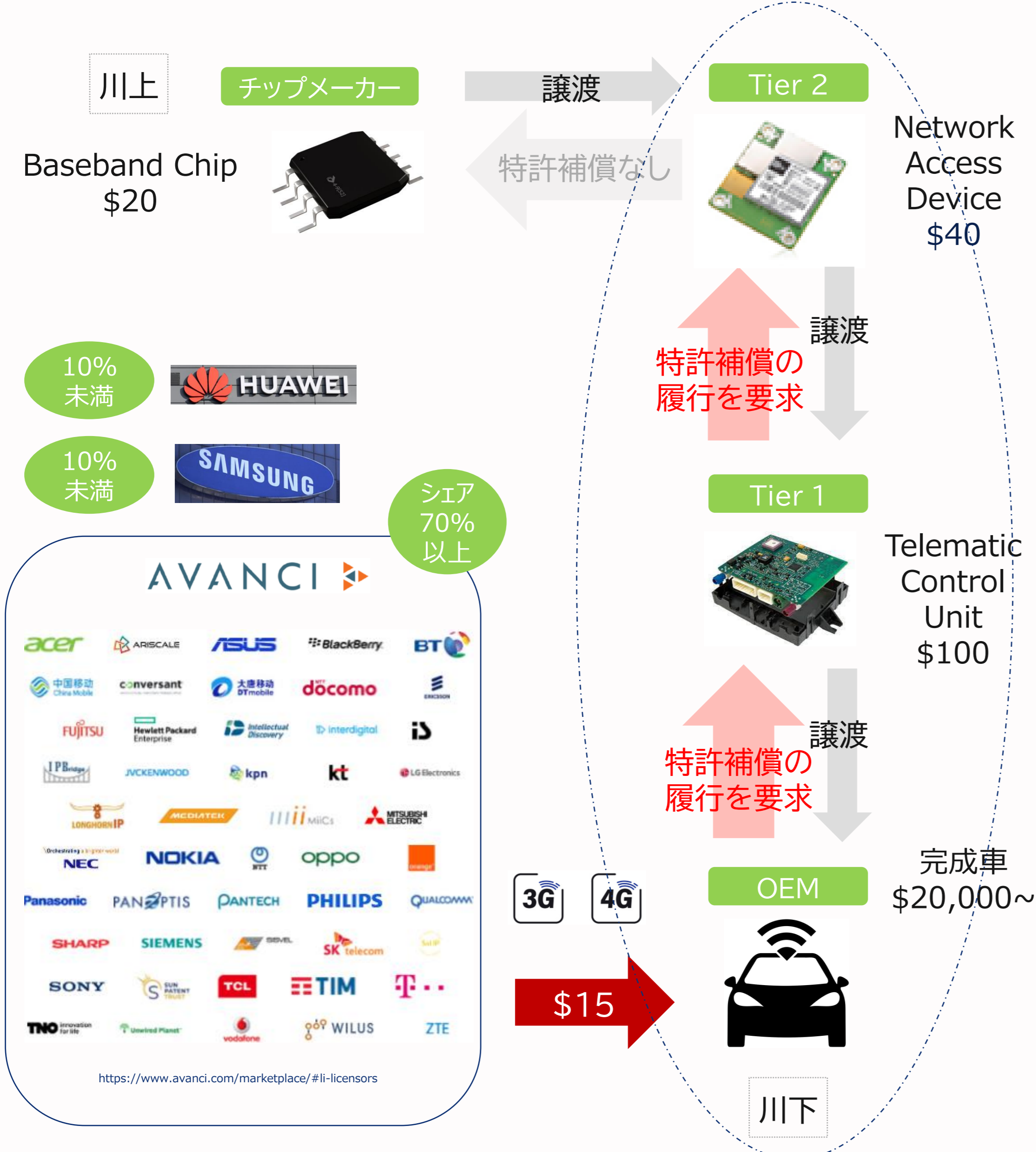


1. Nokia v. Daimler事件マンハイム地裁判決 (2020年8月18日 2 O 34/19)
2. Sharp v. Daimler事件ミュンヘン地裁判決 (2020年9月10日 7 O 8818/19)
3. Nokia v. Daimler事件ミュンヘン地裁判決 (2020年10月30日 21 O 3891/19)
4. IP Bridge v. Ford事件ミュンヘン地裁判決 (2022年5月19日 7 O 9572/21)

- 2022年2月には、欧州以外の自動車メーカーがSEPライセンスを取得していないことによって欧州自動車メーカーが不公平な競争を強いられていることを問題視した欧州議会が欧州委員会に公開質問状を提出して対応を要求している。
- IP Bridge v. Ford事件の差止認容判決の言渡し前にGMが、言渡し直後にFordがAvanciに加入し、欧州・米国の主要OEMによるライセンスが進んだ。これにより、日中韓OEMの動向に注目が集まっている。
- Avanci及び権利者メンバーは、5Gプログラムのローンチ前に4Gまでのライセンス交渉を急ぐものと想像される。
- そのような中、L2 Mobile v. 日産差止請求訴訟がミュンヘン地裁に提起された(2022年5月27日。原告はAvanciメンバーLonghornの関連会社。)



自動車サプライチェーン内部の問題(≠特許権の効力の問題)



- 一連のDaimler事件、Ford事件とともに、ドイツでの差止訴訟提起に至るまでOEMとのライセンス交渉が進まなかった点で共通する。
- サプライチェーン内での特許補償合意により共同負担等の協議が進まない状況が権利者との交渉を膠着させてきた側面がある。
- 状況改善のために、欧州SEP専門家グループが①実施者によるライセンス交渉グループ(LNG)の形成や②パテントプール(Avanci)の活用、③単一のライセンスポイントでの一律のFRANDロイヤリティの支払いと製品価格に乗せて下流に転嫁すること等を提案し、知財推進計画2021は自動車業界の商慣習を変更してサプライチェーン内で負担割合を議論することを提案するなどしていた。
- 内部問題の本質は私的自治の領域。膠着状況に競争法の光が当たるか、EVへのパラダイムシフトによる水平調達が進めば解消する問題か。(※中国ではHuawei社がEVのサプライチェーンに新たな垂直調達を作っている。)

消尽の将来について

- ドイツにおけるLicense to Allの否認は、競争法理であるTFEU(欧州連合の機能に関する条約)102条(支配的地位の濫用)の解釈によるものであるが、受益に応じたロイヤルティの公平な分担についての価値判断に基づくもの。
- また、最終製品に対する消尽の迂回傾向についても同様。

- 日本でも、産業構造の変化、価値の源泉の変化に伴い、将来の消尽の再構成 (FRAND宣言されたSEPについては上流からライセンス料を収受していたとしても、下流からライセンス料を徴収することを許容しても良いのではないかと田村先生ご見解)のほか、方法の使用による収益算定の検討等、受益に応じたロイヤルティ負担の公平な分担の検討を進めて行くべきではないか。

