

*Dr. Vida Sándor\**

## **AZ ALKATRÉSZGYÁRTÓ VÉDJEJYHASZNÁLATA – FORD DÍSZTÁRCSÁK**

A védjegyirányelv<sup>1</sup> 6. cikke, valamint annak megfelelően a Vt. 15. § (1) bekezdésének c) pontja úgy korlátozza a védjegytulajdonos kizárólagos jogát, hogy az nem tilthat el harmadik személyt attól, hogy gazdasági tevékenysége körében – az üzleti tisztesség követelményeivel összhangban – a védjegyet az áru rendeltetésének jelzésére, különösen tartozékok és alkatrészek jelzésére használja.

Kézenfekvő, hogy nem felel meg az üzleti tisztesség követelményének az sem, ha a harmadik személy a védjegytulajdonos engedélye nélkül használja annak védjegyét. Ezenfelül ennek a korlátozásnak versenyjogi tartalma is van, amint azt az EU Bírósága ismételtelen kifejtette.<sup>2</sup>

Az alábbiakban ismertetendő esetben a védjegybitorlás alperese sajátos védekezést tervezett elő; nevezetesen a közösségi formatervezésiminta-oltalmi jog rendelkezéseire hivatkozott.

### **Tényállás**

1. A Ford cég, amely gépjárműveket, valamint e gépjárművekhez szánt pótalkatrészeket és tartozékokat gyárt, termékeit egy színes vagy fekete-fehér, ovális formájú, hosszanti irányú megjelölés elhelyezésével különbözteti meg, amelynek belsejében egy kézírást utánzó, dőlt betűs FORD felirat látható (a továbbiakban: FORD védjegy). E megjelölés több lajstromozott védjegynek is tárgyát képezi mind gépjárművek, mind pótalkatrészek és tartozékok tekintetében, ideértve a díszárcsákat is. A Ford e védjegyet többek között az általa gyártott gépjárművek kerekeire szerelt díszárcsákon is elhelyezi.



\* Jogtanácsos, Danubia Szabadalmi és Jogi Iroda Kft.

<sup>1</sup> 89/104/EK sz. védjegyirányelv (hatályos szöveg: 2015/2436 EU HL L336/1-2015. 12. 23).

<sup>2</sup> *Dr. Faludi Gábor, dr. Lukácsi Péter (szerk.): A védjegy törvény magyarázata.* Budapest, 2014, p. 224.

2. A Wheeltrims, amely egy gépjárműpótalkatrész-beszállító cég, olyan díszlámpákat forgalmaz, amelyeken különféle gépjárműgyártók védjegyeinek – többek között a FORD védjegynek is – élethű másait jeleníti meg anélkül, hogy erre engedéllyel rendelkezne. E cég ezenfelül védjeggyel nem jelölt díszlámpákat is gyárt és forgalmaz, a gyártók védjegyeivel ellátott termékeknél alacsonyabb áron.

A Ford 2013. május 15-én védjegybitorlási keresetet indított a Wheeltrimsszel szemben a Torinói Törvényszék (Tribunal di Torino) előtt, egyrészt az iránt, hogy a bíróság tiltsa el a Wheeltrimset a FORD védjeggyel jelölt díszlámpák gyártásától és forgalmazásától, valamint e védjegy mindennemű, az Európai Unión belül engedély nélkül történő használatától, másrészt az iránt, hogy a bíróság kötelezze az alperest a Ford által elszenvedett károk megtérítésére. Ez utóbbi szerint az említett védjegynek a Wheeltrims által forgalmazott díszlámpákon való, engedély nélküli elhelyezése az olasz iparjogvédelmi kódex (Codice della proprietà industriale, CPI) 20. cikke és a KVR<sup>3</sup> 9. cikke értelmében a Ford kizárólagos jogainak megsértését képezi. Ezenfelül szerinte e használat a CPI 21. cikkében, illetve a KVR 12. cikkében említett kivételek egyike alapján sem igazolható, hiszen e rendelkezések értelmében a FORD védjegy elhelyezése a Wheeltrims által forgalmazott díszlámpákon sem e pótalkatrész rendeltetésének jelöléséhez, sem egyéb leíró jellegű funkciók biztosításához nem szükséges.

3. A Wheeltrims alperes ezzel szemben azt állítja, hogy a FORD védjegy általa történő használata pusztán leíró jellegű. Az alperes e tekintetben a CPI 241. cikkében szereplő, „javítási záradékként” ismert mentesítő rendelkezésre hivatkozik, amely jogot biztosít az összetett termékek védjegyoltalom alatt álló alkotóelemeinek átvételére a védjegy jogosult előzetes engedélye nélkül is, hiszen ezen átvételnek kell lehetővé tennie az összetett termék eredeti megjelenésének helyreállítását (a továbbiakban: javítási záradék). A FORD védjegy Wheeltrims által forgalmazott díszlámpákon való elhelyezésének szerinte nem az a funkciója, hogy ezen alkatrészek eredetét jelölje, hanem az, hogy az egészében vett termék – nevezetesen azon gépjármű, amelyre a díszlámpákat felszerelik – gyártóját azonosítsa. A FORD védjegy e használata szerinte arra szolgál, hogy feltüntesse a pótalkatrészen az érintett eredeti alkatrész – nevezetesen a díszlámpa – egyik esztétikai-leíró jellemzőjét, hiszen e jellemzőt úgy kell tekinteni, mint az összetett termék – amelyet a gépjármű egészében alkot – eredeti megjelenésének helyreállításához elengedhetetlen jellemzőt. Ha a gépjárműpótalkatrész-gyártók nem használhatnák e célból a védjegyeket, az az érintett piacon akadályozná a szabad versenyt.

4. A Torinói Törvényszék úgy véli, hogy a Wheeltrimsnek felrótt magatartás a FORD védjegyhez fűződő jogok megsértését képezi, ami a CPI 21. cikkében, illetve a KVR 12. cikkében említett kivételek egyike alapján sem igazolható. A kérdést előterjesztő bíróság

<sup>3</sup> 207/2009/EK rendelet a közösségi védjegyekről (hatályos szöveg: 2015/2424, HL L 341/21 – 2015. 12. 24).

e tekintetben a Gillette-ítéletre (C-228/03)<sup>4</sup> hivatkozik, és úgy véli, hogy a FORD védjegy Wheeltrims által történő használata nem szükséges ahhoz, hogy a közönség számára a szóban forgó dísz tárcsák rendeltetését, vagy azoknak a „Ford” termékekkel való – ezen ítélet értelmében vett – kompatibilitását jelölje.

5. Az olasz bíróság véleménye szerint komoly kétség áll fenn azt illetően, hogy mi tartozik a javítási záradék alkalmazási körébe. Az EU Bírósága szerinte eddig még nem hozott döntést arról, hogy milyen viszony áll fenn a védjegyoltalomhoz fűződő jogok és e záradék között. A kérdést előterjesztő bíróság szerint a CPI 241. cikke és a közösségi formatervezésimintaoltalomról szóló 6/2002 EK rendelet 110. cikke két eltérő értelmezést tesz lehetővé, és az olasz ítélkezési gyakorlat megosztott azt illetően, hogy közülük melyiket kell alkalmazni.

6. Az első értelmezés szerint e rendelkezések szövege és azoknak az őket tartalmazó jogi szabályozásokban betöltött szerepe alapján a javítási záradék csak olyan esetben engedi meg a Wheeltrimshez hasonló gyártók számára, hogy az eredeti alkatrészekkel azonos pótalkatrészeket forgalmazzanak, ha e pótalkatrészek gyártásának az a célja, hogy helyreállítsák az összetett termék eredeti megjelenését, és ez kizárólag a formatervezésimintaoltalom tekintetében jelent mentesítést, az ipari tulajdon egyéb jogi formáit – különösen valamely lajstromozott védjegyet – illetően nem.

7. A második értelmezés szerint a javítási záradéknak általános jellege van, és alkalmazási körét szélessen kell értelmezni, figyelemmel arra az igényre, amely az összetett termékek eredeti megjelenésének a helyreállítása iránt merül fel, függetlenül az iparitulajdon-jogok egyéb formáinak – többek között a védjegyoltalomból eredő jogok – a meglététől. Ez az igény lényegében arra irányul, hogy lehetővé tegye a pótalkatrészgyártók számára azt, hogy azonos feltételek mellett működhessenek a piacon az eredeti alkatrészek gyártóival az utóbbiak által érvényesíteni kívánt oltalom jellegétől függetlenül, lehetővé téve a pótalkatrészgyártók számára, hogy az eredeti alkatrészeket azok minden egyes – akár funkcionális, akár esztétikai – jellemzőjével együtt reprodukálni tudják.

8. Az említett bíróság pontosítja, hogy e második értelmezést fogadja el több olasz bíróság, többek között a Milánói Fellebbviteli Bíróság (Corte di Appello di Milano) is.

9. A Torinói Törvényszék szerint ezen utóbbi értelmezésnek adtak helyt azok a bírák is, akik elutasították a Ford ideiglenes intézkedés iránti kérelmét, amely ugyanazokon a tényeken alapult, mint a hozzá benyújtott bitorlási kereset. Az ideiglenes intézkedés iránti kérelmet elbíráló bírák lényegében úgy ítélték meg, hogy a CPI 241. cikkében foglalt javítási záradékra a Forddal szemben hivatkozni lehet, hiszen e záradék biztosítja a pótalkatrészgyártók számára azon alapvető gazdasági jogot, hogy az összetett termék eredeti alkotórészeinek tökéletes helyettesítő termékét gyártani tudják.

10. E körülményekre tekintettel a Torinói Törvényszék felfüggesztette eljárását, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjesztette az EU Bírósága elé:

<sup>4</sup> Vö.: dr. Vida Sándor: Az Európai Bíróság védjegyjogi gyakorlata II. Miskolc, 2010, p. 298.

„1. Összeegyeztethető-e a joggal [uniós] a formatervezési mintákról szóló 98/71 EK irányelv 14. cikkének és a közösségi formatervezésiminta-oltalomról szóló 6/2002 EK rendelet 110. cikkének olyan alkalmazása, amely szerint ezek a szabályok annak érdekében biztosítják a pótalkatrészek és tartozékok gyártói részére a harmadik személyek lajstromozott védjegyeinek használatára vonatkozó jogot, hogy azok a végső felhasználó részére visszaadhassák az összetett termék eredeti megjelenését még akkor is, ha a védjegyjogosult a szóban forgó megkülönböztetésre alkalmas megjelölést az összetett termékre történő felszerelésre szánt pótalkatrészre vagy tartozékra oly módon alkalmazza, hogy az kívülről látható, és ezáltal hozzájárul az összetett termék külső megjelenéséhez?

2. Úgy kell-e értelmezni a formatervezési mintákról szóló 98/71 irányelv 14. cikkében és a közösségi formatervezésiminta-oltalomról szóló 6/2002 EK rendelet 110. cikkében foglalt javítási záradékot, hogy az a pótalkatrész- és tartozékgyártó harmadik személyek részére alanyi jogot biztosít, és hogy ezen alanyi jog azt eredményezi, hogy a KVR-ben és a védjegyirányelvben meghatározott szabályoktól eltérően e harmadik személyek jogosultak mások lajstromozott védjegyének a pótalkatrészekon és tartozékokon történő használatára még akkor is, ha a védjegyjogosult a szóban forgó, megkülönböztetésre alkalmas megjelölést az összetett termékre történő felszerelésre szánt pótalkatrészre és tartozékra [szintén] oly módon alkalmazza, hogy az kívülről látható, és ezáltal hozzájárul az összetett termék külső megjelenéséhez?”

## Végzés<sup>5</sup>

Az eljárásban – a feleken kívül – a német kormány, valamint az EU Bizottsága nyújtott be írásbeli észrevételt.

Ezután, a főtanácsnok meghallgatását követően, az EU Bírósága 2015. október 6-án hozott határozatot.

### *Az elfogadhatóságról*

A német kormány kétségeinek ad hangot az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatóságát illetően. A kérdést előterjesztő bíróság ugyanis szerinte nem fejt ki, hogy melyek azok az okok, amelyek miatt az alapügy elbírálásához szükség lenne a formatervezési minták területén alkalmazott javítási záradéknak a védjegyjog területére való átültetése lehetőségével kapcsolatos kérdés megválaszolására. Szerinte a felvetett probléma tehát hipotetikus jellegű (végzés, 34. pont).

<sup>5</sup> C-500/14 ügyszám.

E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az EU Bíróságának állandó ítélkezési gyakorlata szerint a nemzeti bíróság által saját felelősségére meghatározott jogszabályi és ténybeli háttér alapján – amelynek helytállóságát az EU Bírósága nem vizsgálhatja – az uniós jog értelmezésére vonatkozóan előterjesztett kérdések releváns voltát vélelmezni kell. Az EU Bírósága csak akkor utasíthatja el a nemzeti bíróság által előzetes döntéshozatal iránt előterjesztett kérelmet, ha az uniós jog kért értelmezése nyilvánvalóan semmilyen összefüggésben nincs az alapügy tényállásával vagy tárgyával, ha a probléma hipotetikus jellegű, vagy ha nem állnak az EU Bíróságának rendelkezésére azok a ténybeli vagy jogi elemek, amelyek szükségesek ahhoz, hogy az elé terjesztett kérdésekre hasznos választ adhasson (Fish Legal és Shirley-ítélet, C-279/12, 30. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; Idrodinamica Spurgo Velox és társai-ítélet, C-161/13, 29. pont – jelen végzés, 35. pont).

Jelen esetben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból az derül ki, hogy az alapeljárás tárgyát képező, Wheeltrims által gyártott dísz tárcsák a FORD védjegyet jelenítik meg, és ennél fogva, amennyiben az olasz bírósági gyakorlat egyik változata szerinti értelmezést kell elfogadni, akkor e nem eredeti alkatrészek gyártóját a védjegy bitorlásáért el kell marasztalni, míg ha a másik változat szerinti értelmezésnek kell helyt adni, akkor nem történt védjegybitorlás (végzés, 36. pont).

Következésképpen nem tűnik nyilvánvalónak, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelemben felvetett probléma hipotetikus jellegű lenne. A kérelem tehát elfogadható (végzés, 37. pont).

#### *Az ügy érdeméről*

Kérdéseivel, amelyeket célszerű együttesen vizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra szeretne választ kapni, hogy a közösségi formatervezésiminta-oltalomról szóló 98/71/EK irányelv 14. cikkét<sup>6</sup> és a közösségi formatervezésiminta-oltalomról szóló 6/2002/EK rendelet 110. cikkét<sup>7</sup> úgy kell-e értelmezni, hogy azok – a védjegyirányelv és a KVR

<sup>6</sup> Az „Átmeneti rendelkezés” című 14. cikk szövege:

Az irányelvre vonatkozó módosításoknak [az Európai Bizottság] által a 18. cikk rendelkezéseivel összhangban tett javaslata alapján történő elfogadásáig a tagállamok hatályban tartják az összetett termék alkotóelemét képező termékre alkalmazott vagy az ilyen termékben megtestesülő mintának az összetett termék eredeti megjelenésének helyreállítására irányuló javítás céljából történő hasznosítására vonatkozó meglévő rendelkezéseket, és azokat csak akkor módosítják, ha a módosítás az ilyen alkotóelemek piacának liberalizálására irányul.

<sup>7</sup> Az „Átmeneti rendelkezés” című 110. cikk szövege:

(1) E rendeletnek a Bizottság ilyen tárgyú javaslata alapján történő módosítása hatálybalépésig a közösségi formatervezésiminta-oltalom nem terjed ki az összetett termék alkotóelemét képező termék mintájának a 19. cikk (1) bekezdése értelmében történő hasznosítására, ha az az összetett termék eredeti megjelenésének helyreállítására irányuló javítását célozza.

(2) A Bizottság (1) bekezdésben említett javaslatát azokkal a módosításokkal együtt kell benyújtani és megvizsgálni, amelyeket a Bizottság a [98/71] irányelv 18. cikke értelmében ugyanazon tárgyban javasol.

rendelkezéseitől való eltérés útján – megengedik a díszárcsákhoz hasonló gépjármű-pótalkatrészeket és -tartozékokat gyártó vállalkozások számára, hogy termékeiken valamely gépjárműgyártó cég – többek között ilyen termékek tekintetében – lajstromozott védjeggyel azonos megjelölést helyezzenek el ez utóbbi engedélye nélkül azzal az indokkal, hogy e védjegy efféle használata az egyetlen eszköz arra, hogy az érintett járművet oly módon lehessen javítani, amely lehetővé teszi a jármű – mint összetett termék – eredeti megjelenésének helyreállítását (végzés, 38. pont).

Először is, hangsúlyozni kell, hogy a formatervezési mintákról szóló 98/71 irányelv 14. cikkének<sup>8</sup> és a közösségi formatervezésiminta-oltalomról szóló 6/2002 EU rendelet 110. cikkének<sup>9</sup> megfogalmazásából az következik, hogy e rendelkezések csupán a formatervezési minták oltalma tekintetében határoznak meg korlátozásokat anélkül, hogy bármiféle utalást tennének a védjegyeket megillető oltalomra (végzés, 39. pont).

Másodszor, meg kell állapítani, hogy a formatervezési mintákról szóló 98/71/EU irányelv, 2. cikke<sup>10</sup> értelmében, csak a valamely nemzeti vagy nemzetközi iparjogvédelmi szervnél lajstromozott formatervezési mintára, valamint az e célból benyújtott formatervezésiminta-bejelentésre alkalmazandó. Ezenfelül a közösségi formatervezésiminta-oltalomról szóló 6/2002/EK-rendeletnek az (5) preambulumbekzdésével<sup>11</sup> együttesen értelmezett 1. cikkéből az következik, hogy ez a rendelet csupán az egyes tagállamokban közvetlenül alkalmazandó közösségi formatervezésiminta-oltalmat kívánja létrehozni (végzés, 40. pont).

<sup>8</sup> Vö. 6. láb.

<sup>9</sup> Vö. 7. láb.

<sup>10</sup> A szöveg:

(1) Ez az irányelv a következőkre alkalmazandó:

*a)* a tagállamok központi iparjogvédelmi hivatalainál lajstromozott formatervezési mintaoltalmi jogok;

*b)* a Benelux Mintaoltalmi Hivatalnál lajstromozott formatervezési mintaoltalmi jogok;

*c)* a valamely tagállamban hatályos nemzetközi megállapodások alapján lajstromozott formatervezési mintaoltalmi jogok;

*d)* az *a)*, *b)* és *c)* pontban említett formatervezési mintaoltalmi jogok megszerzése iránt benyújtott bejelentések.

(2) Ennek az irányelvnek az alkalmazásában a formatervezési minta lajstromozása magában foglalja a mintának olyan tagállam iparjogvédelmi hivatalához történő benyújtást követő közzétételét, amelyben a közzététellel mintaoltalmi jogok keletkeznek.

<sup>11</sup> A szöveg:

Ez szükségessé teszi egy olyan közösségi formatervezési mintaoltalom létrehozását, amely közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban, mivel csak ily módon szerezhető egységes formatervezésimintaoltalmi jog egyetlen, az összes tagállamot magában foglaló területre, a Belső Piaci Harmonizációs Hivatalnál (védjegyek és formatervezési minták) benyújtott egyetlen bejelentéssel, egyetlen jogszabály alapján indult egységes eljárás alapján.



Harmadszor, hangsúlyozni kell, hogy egyrészt a közösségi formatervezésiminta-oltalomról szóló 98/71/EK irányelv (7) preambulumbekzdéséből<sup>12</sup> és 16. cikkéből,<sup>13</sup> másrészt a formatervezési mintákról szóló 6/2002/EK rendelet (31) preambulumbekzdéséből<sup>14</sup> és 96. cikkének (1) bekezdéséből<sup>15</sup> az következik, hogy az uniós jog ezen rendelkezéseit e jognak és az érintett tagállam – többek között védjegyekre vonatkozó – jogának részét képező rendelkezések sérelme nélkül kell alkalmazni (végzés, 41. pont).

E megfontolásokból az következik, hogy a formatervezési mintákról szóló 98/71 irányelv 14. cikke<sup>16</sup> és a közösségi formatervezésiminta-oltalomról szóló 6/2002/EK rendelet 110. cikke<sup>17</sup> nem tartalmaz semmiféle eltérést a védjegyirányelv és a KVR rendelkezéseitől (végzés, 42. pont).

Ami a kérdést előterjesztő bíróság által kifejtett és a Wheeltrims által támogatott feltevést illeti, miszerint az Európai Unió által követett, a torzulásmentes verseny rendszerének megőrzésére irányuló cél megköveteli, hogy a formatervezési mintákról szóló 98/71/EK irányelv 14. cikkének<sup>18</sup> és a közösségi formatervezésiminta-oltalomról szóló 6/2002/EK rendelet 110. cikkének<sup>19</sup> alkalmazását kiterjesszük a védjegyek oltalmára is, hangsúlyozni kell, hogy e célt az uniós jogalkotó már a védjegyirányelv és a KVR keretében figyelembe vette. Ugyanis azon jogok hatásainak korlátozásával, amelyek a védjegyjogosultat a védjegyirányelv 5. cikke, illetve közösségi védjegy esetében a KVR 9. cikke alapján terhelik, ezen irányelv 6. cikkének és az említett rendelet 12. cikkének célja az, hogy a védjegyoltalomhoz fűződő alapvető érdekeket összebékítse az áruk szabad mozgásával és a szolgáltatásnyújtás szabadságával a belső piacon oly módon, hogy a védjegyhez fűződő jogok betölthessék alapvető funkciójukat a torzulásmentes verseny azon rendszerében, amelyet a szerződés cél-

<sup>12</sup> A szöveg:

... ez az irányelv nem zárja ki olyan nemzeti vagy közösségi rendelkezéseknek a formatervezési mintákra történő alkalmazását, amelyek más oltalmat írnak elő, mint amilyenekben a formatervezési minták lajstromozásuk vagy közzétételük útján részesülnek; ilyen rendelkezések lehetnek a nem lajstromozott formatervezési mintaoltalmi jogokra, a védjegyekre, a szabadalmakra és a használati mintákra, a tisztességtelen versenyre, illetve a polgári jogi felelősségre vonatkozó rendelkezések.

<sup>13</sup> A szöveg:

Az irányelv rendelkezései nem érintik a Közösség, illetve az érintett tagállam jogszabályainak a lajstromozás nélkül oltalomban részesülő formatervezési mintákra, a védjegyekre és más megkülönböztetésre alkalmas megjelölésekre, a szabadalmakra és a használati mintákra, a betűformákra, a polgári jogi felelősségre, illetve a tisztességtelen versenyre vonatkozó rendelkezéseit.

<sup>14</sup> Vö.: 11. lábj.

<sup>15</sup> „E rendelet rendelkezései nem érintik [az Unió], illetve az érintett tagállam jogszabályainak a lajstromozás nélkül oltalomban részesülő formatervezési mintákra, a védjegyekre és más megkülönböztetésre alkalmas megjelölésekre, a szabadalmakra és a használati mintákra, a betűformákra, a polgári jogi felelősségre, illetve a tisztességtelen versenyre vonatkozó rendelkezéseit.”

<sup>16</sup> Vö.: 6. lábj.

<sup>17</sup> Vö.: 7. lábj.

<sup>18</sup> Vö.: 6. lábj.

<sup>19</sup> Vö.: 7. lábj.

ja létrehozni és fenntartani (lásd ebben az értelemben többek között: BMW-ítélet, C-63/97, 62. pont,<sup>20</sup> valamint Gillette-ítélet, C-228/03, 29. pont<sup>21</sup>) – jelen végzés, 43. pont).

Egyébként az EU Bírósága állandó ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy a védjegyirányelv 5–7. cikke a védjegyoltalmi jogra vonatkozó szabályok teljes harmonizációjáról rendelkezik, és így meghatározza a védjegyjogosultakat az Európai Unión belül megillető jogosultságokat. Ennélfogva – az ezen irányelv 8. és azt követő cikkeiben szabályozott különös eseteket fenntartva – a nemzeti bíróságok a védjegyoltalomból eredő kizárólagos jog gyakorlására irányuló jogvitákban nem korlátozhatják e kizárólagos jogot az említett 5–7. cikkből eredő korlátozásokat meghaladó mértékben (Martin Y Paz Diffusion-ítélet, C-661/11, 54. és 55. pont,<sup>22</sup> valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

*A fenti megfontolásokra tekintettel az előterjesztett kérdésekre azt a választ kell adni, hogy a formatervezési mintákról szóló 98/71/EK irányelv 14. cikkét<sup>23</sup> és a közösségi formatervezésiminta-oltalomról szóló 6/2002/EK rendelet 110. cikkét<sup>24</sup> úgy kell értelmezni, hogy azok nem engedik meg – a védjegyirányelv és a KVR rendelkezéseitől való eltérés útján – a díszlámpákhoz hasonló gépjármű-pótalkatrészeket és -tartozékokat gyártó vállalkozások számára, hogy termékeiken valamely gépjárműgyártó cég – többek között ilyen termékek tekintetében – lajstromozott védjegyével azonos megjelölést helyezzenek el ez utóbbi engedélye nélkül azzal az indokkal, hogy e védjegy ilyenfajta használata az egyetlen eszköz arra, hogy az érintett járművet oly módon lehessen javítani, amely lehetővé teszi a jármű – mint összetett termék – eredeti megjelenésének helyreállítását (végzés, 45. pont és rendelkező rész).*

## Kommentárok

A szokatlan kérdésfeltevést és az arra adott velős választ véleményem szerint Kur<sup>25</sup> elemzi a legalaposabban a gyakorlat szempontjából.

<sup>20</sup> Dr. Vida Sándor: Az EU Bíróság védjegyjogi gyakorlata. Miskolc, 2006, p. 185.

<sup>21</sup> Vida: i. m. (4), p. 305.

<sup>22</sup> A szöveg:

Legelőször is arra kell emlékeztetni, hogy a védjegyirányelv 5–7. cikke a védjegyoltalmi jogra vonatkozó szabályok teljes harmonizációjáról rendelkezik, és meghatározza a védjegyjogosultakat az Európai Unión belül megillető jogosultságokat (lásd különösen a C-404/99-416/99. sz., a Zino Davidoff és Levi Strauss egyesített ügyekben hozott ítélet 39. pontját, a C-127/09. sz., a Coty Prestige Lancaster Group-ügyben hozott ítélet 27. pontját, valamint a C-482/09. sz., a Budějovický Budvar-ügyben hozott ítélet 32. pontját (idézett ítélet 54. pont)). Ennélfogva – az említett irányelv 8. és azt követő cikkeiben szabályozott különös eseteket fenntartva – a nemzeti bíróságok a védjegyoltalomból eredő kizárólagos jog gyakorlására irányuló jogvitákban nem korlátozhatják e kizárólagos jogot az említett 5–7. cikkből eredő korlátozásokat meghaladó mértékben (hivatkozott ítélet, 55. pont).

<sup>23</sup> Vö.: 6. lábj.

<sup>24</sup> Vö.: 7. lábj.

<sup>25</sup> Anette Kur: Ersatzteilfeiheit zwischen Marken- und Designrecht. GRUR Int., 2016, p. 20.



Írását, sajnálkozásának kifejezésre juttatásával, azzal kezdi, hogy az EU Bírósága előzetes döntését kizárólag védjegyjogi alapon hozta, s mellőzte a felvetett kérdéseknek a formatervezésiminta-oltalmi jog vonatkozásában történő vizsgálatát.

A továbbiakban, utalással a térbeli védjegyekre vonatkozó szigorú uniós szabályozásra, valamint a Hauck kontra Stokke-ügyben (C-205/13)<sup>26</sup> alig egy esztendővel ezelőtt hozott előzetes döntésre azt kérdi, vajon egyáltalán lehetséges-e még (*überhaupt noch möglich*) az ilyenfajta védjegyek oltalma?

Beszámol róla, hogy a védjegyirányelvnek az alkatrészekre vonatkozó rendelkezése [6. cikk (1) bekezdés c) pont] vonatkozásában a német joggyakorlatban az a többségi nézet érvényesül, hogy harmadik személy az utángyártott alkatrészen az eredeti szóvédjegyet alkalmazhatja, de az ábrás védjegyet vagy az emblémát, logót nem. Mindenesetre nem merev elvről (*klein starrer Grundsatz*) van szó. Ilyen esetekben a Német Legfelsőbb Bíróság vizsgálja azt is, hogy az alkatrészgyártó eljárása tisztességes volt-e vagy sem, különösen hogy az eljárás nem jelenti-e a védjegy hírnevének tisztességtelen kihasználását.

Az adott esetben a FORD védjegy a dísz tárcsákba integráltan jelent meg.

A közelmúltban a Német Legfelsőbb Bíróság által eldöntött ügyben az alkatrészgyártó BMW emblémával ellátott dísz tárcsákat Ausztráliába szállított. A bíróság helyt adott a felperes kérelmének, és adatszolgáltatásra kötelezte az alperest.

Nézete szerint a német bíróságok ilyen tárgyú állásfoglalása megfelelt az EU Bírósága gyakorlatának, amely szerint az emblémának a védjegyjogosult engedélye nélküli használata védjegybitorlást valósít meg. A külföldi forgalmazás mértéke azután majd a jogkövetkezmények vonatkozásában válik relevánssá.

A továbbiakban azért bírálja az EU Bíróságának tárgyban határozatát, mert az rigorózan elválasztja a védjegyoltalmat a formatervezési minta oltalmától, s felteszi a kérdést, hogy vajon nem áll-e ellentétben ez az eljárás az EU Bíróságának a DIOR/EVORA-ügyben<sup>27</sup> hozott ítélet koncepciójával, amelyben a védjegyjog kimerülését a reklámozással kapcsolatos versenyjogi cselekményekre is kiterjesztette a Bíróság?

Ismételten vitatja a FORD-ügyben hozott előzetes döntésnek azt a megállapítását, hogy az egyik fajta jog (formatervezésiminta-oltalmi jog) nem terjedhet túl a másik jogon (védjegyjog). Nézete szerint ha két eltérő tárgyú jogi norma átfedi egymást, akkor helyesebb volna mindegyik vonatkozásában annak logikája szerint dönteni ahelyett, hogy az egyiket a másik fölé/alá rendelnék. A különböző tárgyú normák átfedése esetén szerinte a megoldás nem az átfedés megszüntetése.

A továbbiakban arról emlékezik meg, hogy a FORD-ügyben az EU Bírósága nem vizsgálta az alapperbeli védjegy ismertségét, hanem egyszerűen abból indult ki, hogy a védjegybitor-

<sup>26</sup> Egy mind esztétikailag, mind piaci szempontból különösen sikeres gyerekszék utánzása miatt indított ügyben kért a Holland Legfelsőbb Bíróság előzetes döntést.

<sup>27</sup> *Vida*: i. m. (20), p. 209.

lás ténye megalapozott. Ezért ennek az ügynek a tényállása nem hasonlítható az OPEL-ügy<sup>28</sup> (játékautók) tényállásához.

Végül kísérletet tesz annak a prognosztizálására, hogy az ilyen típusú alkatrészeknek van-e egyáltalán esélyük arra, hogy a jövőben térbeli védjegyként oltalomban részesüljenek. Nézete szerint az olyan dísztárcsák vagy hűtőrácscok, amelyeknek a kialakítása nem következik az áru jellegéből (*nicht formgebundene*), esélyesek lehetnek, hogy térbeli védjegyként oltalomban részesüljenek.

*Fezer*,<sup>29</sup> a védjegyjog elméletének németországi nagy „öregé”, írását imponáló jogelméleti bevezetéssel kezdi: *Kant, Savigny, Gierke, Kohler* nézeteit ismerteti a jog funkcióiról, és azok alapján vizsgálja a védjegyjog funkcióit. Majd a jogfilozófiai fejtegetéseket azzal zárja, hogy a tulajdon sérelmére elkövetett jogsértő magatartások a római joghoz hasonló taxatív meghatározásával az esetek „*numerus clausus*”-a (zárt száma) jött létre, ami megakadályozta a német jogot a természetjogi megközelítésben, azaz hogy generális klauzulával dolgozzon, mint például a francia védjegyjog.

Majd napjainkhoz érkezve azt mondja, hogy a modern alkotmányos államokban ezzel szemben a tulajdonjog intézménye az alapvető jogokon alapul. Ezért a szellemi tulajdon fogalma – még ha patetikusan hangzik is, mondja – mint az információs társadalom esztétikája jellemezhető. Ezt a nézetét az internet virtuális világára, a médiákra, valamint az információk és adatok mint gazdasági javak hálójára alapítja.

Majd az előzőekben általam csak néhány mondattal vázolt jogelméleti bevezetőt követően tér rá a védjegyoltalom és a formatervezésiminta-oltalom kollíziójának a vizsgálatára. Az OPEL-ügyben<sup>30</sup> az EU Bíróságának előzetes döntése, majd a Német Legfelsőbb Bíróságnak az ügyet lezáró ítélete<sup>31</sup> alapjául szolgáló tényállás, valamint a FORD-ügy tényállása közötti alapvető különbség, hogy míg a FORD-ügyben a védjegy alapvető funkcióit teljesíti, nevezetesen a származást jelző, valamint a reklámfunkciót, a játékautókon megjelenített védjegyek ilyen funkciói nincsenek.

Az EU Bírósága a feltett kérdéseket az oltalom céljának elemzése (*Schutzzweckanalyse*) alapján válaszolta meg: a formatervezési minták, valamint a védjegyek vonatkozásában eltérő szabályozási célok figyelembevételével. Az EU Bíróságának állandó gyakorlata az, hogy a védjegyjog alapvető céljait egyensúlyban kell tartani a szabad árumozgás lehetőségével, mégpedig úgy, hogy a védjegyjog a torzítatlan versenybe illeszkedjék, amely utóbbit a Római, illetve a Lisszaboni Szerződés biztosítani kívánta.

A FORD-ügyben hozott határozatból azt olvassa ki, hogy a különböző tárgyban hozott uniós szabályokat úgy kell értelmezni, hogy a kollíziót elkerüljék vagy azt feloldják, s ha a

<sup>28</sup> *Vida*: i. m. (4), p. 236.

<sup>29</sup> *K. H. Fezer*: *Theorie der Funktionalität der Immaterialgüterrechte als geistiges Eigentum*. GRUR Int. 2016, p. 30.

<sup>30</sup> Vö.: 28. lábj.

<sup>31</sup> *Vida*: i. m. (4), p. 249.

különböző jogi normák között mégis kollízióra kerül sor, akkor az értelmezés során egyensúlyba hozzák azokat.

A védjegy és a formatervezési minta együttes megjelenése alkalmával persze előfordulnak még versenyjogi, kartelljogi és marketingdimenziók is. Ezért véleménye szerint az eredeti termék utánzatával kapcsolatos megoldások előfordulnak például a játékpiacon, a merchandisingpiacon, de elképzelhetőek még a péksütemények, valamint az édességek piacán is.

Befejezésül megjegyzi, hogy az EU Bírósága – szerinte is helyesen – nem fogadta el a díszlárcsagyártónak azt az álláspontját, hogy a FORD védjeggyel megjelölt autólárcsa nélkül a személygépkocsi nem felel meg az eredetinek, miért is a védjegytulajdonos hozzájárulása nem szükséges. Az EU Bíróságával azonos nézete jut kifejezésre a Német Legfelsőbb Bíróságnak a BMW embléma ügyében hozott ítéletében is, amely az embléma előállítójának eljárását védjegybitorlásnak tekintette.

*Hackbarth*<sup>32</sup> rövid kommentárját azzal kezdi, hogy a FORD-ügyben hozott határozatot követően az olasz bíróságok nagyvonalú gyakorlata a továbbiakban már nem volna jogszerű. Ő is megállapítja, hogy az előzetes döntés kizárólag védjegyjogi alapokon nyugszik, és olyan kérdést vizsgál, amely Németországban egyértelműen eldöntött. A védjegyhasználat eleve megengedhetetlen, ha a védjegytulajdonos ahhoz nem járult hozzá.

A Németországban uralkodó nézetek szerint a díszlárcsa nem is igazán tekinthető alkatrésznek, sem pedig olyan elengedhetetlen (*must-much*) tartozéknak, amely a közösségi formatervezési rendelet hatálya alá esne.

Elengedhetetlen tartozékról akkor lehetne szó, ha a formatervezési minta (jelen esetben az ábrás védjeggyel ellátott díszlárcsa) nélkül a személygépkocsi eladhatatlan volna. Ilyesmiről viszont legfeljebb egyes formatervezett karosszériaelemek (*body parts*) esetében lehetne beszélni, feltéve, hogy ez utóbbiak esetében más alternatíva elképzelhetetlen volna. Díszlárcsák tekintetében azonban mindig vannak alternatívák, akár csak a kerékabroncsok tekintetében. Az ilyen tartozékok – nézete szerint – nem vonhatók a közösségi formatervezési rendelet hatálya alá. Végül ez utóbbi rendelet alkalmazásának előfeltétele lenne még az is, hogy a felhasználás javítási céllal történjék. Ezenfelül a nagy mennyiségben történő előállítás sem megengedett; a jog a szervizek, javítóműhelyek számára csak egy-két utánzott alkatrész beépítését teszi lehetővé.

*Beldiman* és *Blanke-Roeser* az európai formatervezési jognak az alkatrészekkel kapcsolatos rendelkezéseiről írott cikkükben<sup>33</sup> éppen csak megemlítik az EU Bíróságának a FORD-ügyben hozott előzetes döntését, minthogy azonban a problematikát átfogóan tárgyalják, érdemes erről az írásról is megemlékezni. (Persze sok egyéb ilyen tárgyú cikk is jelent már meg, de ezek a FORD-ügyben hozott határozat előtt íródtak.)

<sup>32</sup> *Ralf Hackbarth*: Reparaturklausel im Markenrecht nicht anwendbar. GRUR-Prax., 2015, p. 481.

<sup>33</sup> *D. Beldiman, C. Blanke-Roeser*: European design law: considerations relating to protection of spare parts for restoring a complex product's original appearance. IIC, 2015, p. 915.

A szakirodalomban „javítási rendelkezés” (*repair clause*) az említett rendelkezés, feladata a javítás során történő alkatrészbeépítéssel kapcsolatos jogokat és köteleességeket rendezni – ezt a közösségi formatervezési irányelv nem tartalmazza. Ez a közösségi jogalkotó tudatos döntésének az eredménye, mert a hosszúra nyúlt vita során a védjegyjogosult járműgyártók, valamint az alkatrészgyártók és -felhasználók eltérő szempontjait nem sikerült összeegyeztetni. Az érdekek ugyanis különbözőek, amint azt a gépjárműipar példája szemlélteti: az eredeti gépjárművek (elsődleges piac) tipikus versenypiac. Az alkatrészpiacán (másodlagos piac, *aftermarket*) az eredeti termékek gyártóinak jelentős szerepük van, s az alkatrészgyártóknak nehéz azon önállóan érvényesülniük.

Az alkatrészeknek ugyanis hajszálpontosan meg kell egyezniük az eredetivel a megjelenés, a méret, a beépíthetőség tekintetében. Enélkül az utángyártott alkatrész használhatatlan. Minthogy az önálló alkatrészgyártónak nem áll rendelkezésére az eredeti előállító know-how-ja, komoly kutató-fejlesztő munka, mérnöki visszafejlesztés (*reverse engineering*) szükséges ahhoz, hogy az utángyártott alkatrészek megfelelőek legyenek. Ezenfelül az alkatrészgyártónak komoly marketingmunkát is kell végeznie, hiszen mint az eredeti járműgyártó versenytársa jelenik meg a piacon.

Ezért azok, akik a javítási rendelkezés (*repair clause*) bevezetése mellett szállnak síkra, a piac liberalizációjával érvelnek azzal, hogy az nem ellentétes a szellemi tulajdon-jogokkal. Tény, hogy a másodlagos piac nem innovatív piac, hiszen az innovatív tevékenység már amortizálódott az eredeti gyártó fejlesztési tevékenysége következtében, beleértve az alkatrészek kifejlesztését is. Ugyanakkor a liberalizált piac fokozza a versenyt, beleértve az árversenyt is.

A javítási rendelkezés (*repair clause*) ellenzői ezzel szemben azzal érvelnek, hogy a szellemi tulajdonról szóló szabályozók függetlenek attól, hogy elsődleges vagy másodlagos piacról van-e szó. A szellemi tulajdon oltalma kizárólagos jogokat biztosít, ez erősebb jogi pozíciót jelent a piacon, a „javítási rendelkezés” ezzel szemben csorbítaná az eredeti gyártó jogi és piaci helyzetét, amelyet alkotmányos alapokon élvez. Sőt, a vitatott rendelkezés bevezetése veszélyes precedenst is jelentene a használati minták vonatkozásában.

A tervezett/vitatott rendelkezés a szellemi tulajdon és a versenyjog egyik találkozási pontja (*intersection*). Figyelemmel az egymással homlokegyenest szembenálló érdekekre és nézetekre, a szerzők szerint a problémát aligha lehet igen-nem alapon megoldani, az út valószínűleg egy árnyalt (*nuanced*) megoldás felé vezet – mondják.

## Megjegyzések

1. Az eljárás alapjául szolgáló kérdésről nem lehet azt mondani, hogy az ne lenne gyakorlati. Aligha képzelhető, hogy volna olyan gépkocsitulajdonos, aki szervizelés vagy javítás alkalmával ne szembesült volna azzal a kérdéssel, hogy eredeti (=drága) vagy utángyártott (=olcsóbb) alkatrészt építtessen-e be az autójába.

Az előzőekben ismertetett eltérő érdekek és azok jogi megoldására való törekvés nemcsak az Európai Unióban van jelen. Az Amerikai Egyesült Államok Kongresszusa 2008–2015 között egyre újabb és újabb ilyen tárgyú törvényjavaslatokat tárgyalt, de a kérdés ott sincs lezárva.

2. Rátérve Olaszországra, a könnyed, lezser olasz életstílus ismert, néhanapján irigyelt is. Arra azonban nem gondoltam volna, hogy ez helyenként még az ítélkezésre is rányomja bélyegét, s egyre másra születnek az egymásnak ellentmondó ítéletek.

Ezért örvendetesnek tartom, hogy végre akadt egy olyan bíró, akiben felmerült az igény, hogy iránymutatást kérjen az EU Bíróságától.

S azon sem lehet csodálkozni, hogy az egyik német kommentátor (*Hackbarth*) az EU Bíróságának határozatát azzal üdvözli, hogy az hozzájárulhat az olaszországi jogbiztonság javításához.

3. Ugyanakkor nem találok olyan kommentárral, amely ne mutatna rá, hogy az európai uniós formatervezési jog hézagos: hiányzik a javítási rendelkezés. Az, hogy annak megalkotása nem lesz könnyű, a szembenálló érdekek miatt biztosra vehető. Talán az amerikaiak kitalálnak „nekünk” valamit.

4. Az adott helyzetben az EU Bírósága szerintem is helyesen határozott. Magam – másokkal együtt – csupán azt sajnálom, hogy ezt nem ítéletben, hanem végzésben tette. Alighanem nem tartotta elég súlyosnak a felvetett jogi kérdéseket.

5. A határozat visszhangja annál érdekesebb: imponáló tudományos eredmény *Fezer* professzor jogelméleti, a jogfilozófiát is érintő tanulmánya, amelyről ehelyütt csak dióhéjban tudtam megemlékezni.