

Dr. Baksay-Nagy György

DIZÁJNVÉDELEM AZ AUTÓIPARBAN*

„Protecting car designs is no easy feat”¹

A dizájn védelme az autóiparban is rendkívül fontosnak tekinthető. A stílus gyakorlatilag az egyik legfontosabb eszköze az autógyártóknak, hiszen általa fogják meg a vásárlókat. A stílus jelzi, hogy a benne ülő miként gondolkodik a világról. A francia autók vonalvezetése általában izgalmasabb, vagányabb; a német márkák inkább a konzervatívabb vonalvezetést választják a megbízhatóság kisugárzásával ötvözve. A vásárlók többek között ezek alapján hozzák meg a döntést. A *Seat* dizájnvezetője, *Alejandro Mesonero-Romanos* magyarországi látogatása során kiemelte, hogy „a dizájn, a formavilág szűrőként szolgál a márkaválasztásban, megelőzve a funkcionalitást és a teljesítményt”,² bár nyilvánvaló, hogy a legtöbb esetben kompromisszumos döntést hoznak a vásárlók. Hogy mennyire különböző felfogásuk van az autógyáraknak, az az alábbi két járművön szembetűnő. A Volkswagen 2016-ban mutatta be Tiguan kisméretű crossoverének második generációját, ami visszafogott vonalvezetésű és elegáns, míg a Lexus 2014-ben bemutatott Nx300h kisterepjáróját sokkal futurisztikusabb vonalvezetés jellemzi, holott mind a kettő ugyanannak a célközönségnek szól, azoknak, akik kisméretű városi terepjáróra vágyanak.



Volkswagen Tiguan (2016)³



Lexus Nx300h (2014)⁴

* A Szellemi Tulajdon Nemzeti Hivatala által kiírt Ujvári János diplomadíj-pályázaton formatervezésiminta-oltalom kategóriában első helyezést nyert pályamunka szerkesztett változata. A szerző jelenleg a Szeccskay Ügyvédi Iroda jelöltje.

¹ *Henning Hartwig*: Protection of car designs in Europe – some observations from a practitioner’s perspective. ERA Forum, 11. évf. 3. sz., 2010. november, p. 439.

² Lásd: http://www.autonavigator.hu/sztori/budapesten_tartott_eloast_a_seat_designvezetoje_-_meghallgattuk-15789, utolsó letöltés ideje: 2017. február 16.

³ Kép forrása: <http://www.carbuyer.co.uk/reviews/volkswagen/tiguan/sports-utility-vehicle/pictures>, utolsó letöltés ideje: 2017. február 16.

⁴ Kép forrása: <https://www.cstatic-images.com/phototab/4/a/4/cf/ad6bf66d37324ff2d679ba9ee5.jpg>, utolsó letöltés ideje: 2017. február 16.

Ezen értékeket érthető, hogy a járműgyártók védeni szeretnék, hiszen dollármilliókat költenek arra, hogy már meglévő modelljeik dizájnját fejlesszék, illetve továbbiakat alkossanak. Azt, hogy mennyire nem egyszerű és egyértelmű a járművek dizájnvédelme, az is jelzi, hogy több jogrendszer több oldalról közelíti meg a kérdést, és egy-egy jogrendszeren belül is többféle megoldással is próbálkoznak a jogosultak.

1. Az autóiipari dizájnvédelemről általában

A jelen fejezetben a magyar szabályozásra, illetve joggyakorlatra nem fogunk utalni, hiszen nem jellemző, hogy autógyártók kifejezetten magyar nemzeti formatervezési mintát lajstromoztatnának, illetve magyar bíróságok előtt indítanának eljárást. Mindazonáltal az európai rezsím jellemvonásai bemutatásra kerülnek, ötvözve némi külföldi kitekintéssel többek között az amerikai, illetve a kínai autódizájn-védelem eszközei felé. Bemutatunk több esetet is más uniós állam joggyakorlatából, ami iránymutató lenne egy esetlegesen itthon induló eljárás esetén is, hiszen Európán belül, az Unió által létrehozott rezsímben a nemzeti szabályozások között nincs számottevő különbség.

Az autók dizájnvédelmének számos közvetett, illetve közvetlen útja lehetséges, többek között: szabadalommal, védjeggyel, szerzői joggal és formatervezési mintával. Egyet azonban le kell szögezünk: formatervezésiminta-oltalmat a jogosultak csak a gépjárművek normál használat során látható részeire szerezhetnek.⁵ Annak ellenére, hogy a tanulmány a gépjárművek dizájnvédelmét alapvetően a formatervezésiminta-oltalom oldaláról közelíti meg, pár bekezdésben a további lehetőségeket is felvázoljuk.⁶

Az autótervezők először a *szabadalmi jog* által nyújtott védelem területén nézhetnek körül, hiszen a szellemi tulajdon-védelemnek ez az egyik legerősebb formája. Annak ellenére, hogy mind az amerikai, mind pedig az európai szabadalmi oltalmat megszerezni igen nehéz, a dizájnereknek adott esetben mégis megéri benyújtani oltalmi igényüket akkor, ha produktumuk az esztétikumon kívül nyilvánvalóan további, a szabadalmi jog számára lényeges ismérvvvel is rendelkezik. Amennyiben Európán belül egy autó megjelenését szeretnék szabadalmaztatni, annak meg kell felelnie az adott ország nemzeti szabadalmi szabályozásának, illetve „európai szabadalom” esetén az Európai Szabadalmi Egyezmény (a továbbiakban: EPC⁷) követelményeinek. Az EPC alapján azok az autódizájnok kaphatnak szabadalmi oltalmat, amelyek iparilag alkalmazhatóak, van újdonságjellegük, és feltalálói tevékenységen alapulnak. A szabadalmaztathatóság bővebb kifejtése meghaladja jelen alapvetően dizájn jogi megközelítésű tanulmány terjedelmét, mindazonáltal a szabadalom intéz-

⁵ Erica Pruetz: Protecting car design internationally: A comparison of British and American design laws. *Loyola of Los Angeles International Comparative Law Review*, 2002, p. 475. elérhető: <http://digitalcommons.lmu.edu/ilr/vol24/iss4/3>, utolsó letöltés ideje: 2017. február 16.

⁶ A következő bekezdések a Pruetz: i. m. (5) alapulvételével kerülnek ismertetésre.

⁷ European Patent Convention, 1973. október 5. München.

ménye alapvetően azért nem autóformák védelmére hivatott, és Európán belül formatervezést aligha lehet szabadalmi oltalomban részesíteni, még akkor sem, ha egyes komponensek tekintetében átfedés is mutatkozna. Továbbmenve, amennyiben egy autó(elem) megkapja a szabadalom által nyújtott védelmet, valóban évtizedekig védett, ugyanakkor egyáltalán nem biztos, hogy erre feltétlenül szükség is van, hiszen a járművek dizájnvilága 5-6 évente teljesen más irányt vesz. Ráadásul mire a hosszú szabadalmi eljárás véget ér, már lehet, hogy nem is lenne a piacon az adott gépjárműtípus.

Második kérdésként felmerül, hogy fennállhat-e *szertői jogi védelem* egy autó formáján? A Berni Unió Egyezmény értelmében a tagállamok meghatározhatják a szerzői jog terjedelmét a dizájnok tekintetében, a kumuláció tehát megengedett. Az Egyesült Királyság szerzői jogról szóló 1988. évi törvénye értelmében ha a dizájn a kilenc meghatározott műkategória valamelyikébe beleillik, akkor védelemben részesülhet. A grafikus művek (*graphic works*) kategórián belül a szobor (*sculpture*) besorolásba beleférhet a jármű formája, hiszen a törvény a művészi értéket nem veszi figyelembe.⁸ Az Egyesült Királyság bírói gyakorlata azonban általában máshogy értelmezi a törvényt, és az ipari háromdimenziós termékeket nem tekinti szerzői jogi védelem alatt állónak. Mivel azonban kenyérpírtót is tekintettek már ilyen védelem alatt állónak, az autó ilyen fokú dizájnvédelme sem kizárt. Az biztos, hogy az egyéni jelleget, a mű funkcionalitáson felüli alakí, formai jellegzetességét bizonyítani kell. Ugyanakkor például a *British Leyland Motor Corp. v. Armstrong Patents Co.*-ügyben⁹ a brit szerzői jogi törvény egy lajstromozatlan kipufogó¹⁰ védett meg a lemásolástól. A bíróság



megállapította ugyan, hogy a kipufogó alakja tisztán műszaki megoldás eredménye, és szabadalmat, illetve más lajstromozott oltalmat nem szerezhet, az alperes által gyártott alkatrész egyértelműen és felismerhetően a felperes szerzői jogi védelmet élvező rajzai alapján készült. Így az ügyben a brit bíróság a szerzői jog segítségével védte meg egy autóiipari termék dizájnját.

Az amerikai szerzői jogi törvény égisze alatt gyermekjátékok részesültek már szerzői jogi védelemben, autók azonban nem, amit az magyaráz, hogy a forma mint mű az autóban nem tud aggálytalanul elválni a funkciójától.

További lehetséges és említésre méltó eszköze a járműtervezőknek a *védjegyoltalom*. Európán belül a 207/2009/EK rendelet (a továbbiakban: európai uniós védjegyrendelet) biztosítja az európai uniós védjegyoltalmat, amely az Európai Unión belül egyetlen bejelentéssel minden tagállam területére megszerezhető. Ugyanakkor az oltalom megszerzése nem könnyű, hiszen az egész közösségi védjegybejelentést el kell utasítani, ha olyan feltétlen kizáró

⁸ „Artistic quality is irrelevant in determining whether a work qualifies as a sculpture.”

⁹ *British Leyland Motor Corp. v. Armstrong Patents Co.*, 1986, 1 All E.R. 850.

¹⁰ Kép forrása: <http://docs.law.gwu.edu/facweb/claw/ch3a.htm>, utolsó letöltés ideje: 2017. február 16.

ok merül fel, amely akár csak egyetlen tagállam tekintetében is fennáll.¹¹ A Madridi Jegyzőkönyv¹² annyiban előnyösebb az utalmat kérőknek, hogy amennyiben egy tagállamban kizáró ok áll fenn, attól még a többi területére érvényes védjegyoltalom szerzhető. Ami mindenképpen problémás lehet egy gépjármű formájának védjegyoltalom alá helyezésénél, az a funkcionalitás doktrínája. A *Philips–Remington*-ügyben¹³ is kimondta az Európai Unió Bírósága, hogy a Philips borotvafeje azért nem kerülhet védjegyoltalom alá, mert a forma lényegi funkcionális jellemzői kizárólag a műszaki hatásnak tulajdoníthatók. Ugyanakkor a *Bang & Olufsen*-ügyben¹⁴ a hangszóró mint védjegy pont azért került elutasításra, mert az esztétikai jellemzők domináltak (esztétikai funkcionalitás). Jól látható, hogy a határvonalak nem tisztáztak a funkcionalitás vizsgálatánál. Az azonban biztos, hogy amennyiben egy autó formáját védjegyoltalom alá kívánják helyezni, a bejelentőnek bizonyítania kell, hogy a forma nem kizárólag a célzott műszaki hatás eléréséhez szükséges (technikai funkcionalitás), illetve nem kizárólag a forma az értékének a lényege (esztétikai funkcionalitás). A védjegy és a formatervezési minta szabályozásának érdekes összekapcsolódásáról a későbbiekben egy friss uniós előzetes döntéshozatali eljárás során született ítélet¹⁵ rövid elemzésével még említést teszünk.

Az Amerikai Egyesült Államokban az 1946-os Lanham Act érdekes védelmi formát állít fel a „*trade dress*”-védelemmel, amit az amerikai jogirodalom inkább a védjegyhez (*trademark*) közelít, habár gyakorlatilag ez leginkább az Európában ismert jellegbitorláshoz hasonlít. A *trade dress*-t nem szükséges bejelenteni, lajstromozás nélkül is védelmet nyújt (hasonlóan a lajstromozatlan közösségi formatervezési mintához), ráadásul nincs korlátozva, hogy milyen hosszban áll fenn a védelem. A *trade dress*-védelem egy autó teljes dizájnára vagy annak egy részére is fennállhat, a lényege az autó dizájnja által nyújtott vizuális élmény védelme, amely a fogyasztók számára szemmel látható.¹⁶ Ahhoz, hogy egy forma védelmet szerezzen, először is el kell válnia a dizájnnak a forma funkciójától, másodsor pedig rendelkeznie kell másodlagos jelentéssel, vagyis a fogyasztó legyen képes megkülönböztetni a többi terméktől. A *Ferrari v. Roberts*-ügyben¹⁷ a másodlagos jelentés létét vizsgálta az amerikai bíróság, amikor több Ferrari modellről készültek játékautó-modellek a márkajelzés feltüntetésével nélkül.

¹¹ <http://www.sztnh.gov.hu/hu/europai-unios-vedjegy>, utolsó letöltés ideje: 2017. február 11.

¹² Madridi Jegyzőkönyv 1989, amely gyakorlatilag párhuzamosan működik az 1891-es Madridi Megállapodással.

¹³ C-299/99 sz. ügy, Philips Electronics NV v. Remington Consumer Products Limited, ugyanezen technikai funkcionalitásra hivatkozva lett törölve a Lego mint közösségi védjegy (C-48/09. P. sz. ügy), mert a konkrét forma a műszaki hatást szolgálta.

¹⁴ T-508/08. sz. ügy Bang & Olufsen v. OHIM.

¹⁵ C-500/14, 2015. október 6., Ford Motor Co. v. Wheeltrims srl.

¹⁶ Dr. Francis-Hegedűs Veronika: Divatjog: az amerikai „*trade dress*” (4. rész), elérhető: <http://aktiv.origo.hu/jog/lakossagi/20151007-divatjog-az-amerikai-trade-dress-4-resz.html>, utolsó letöltés ideje: 2017. február 16.

¹⁷ Ferrari S.P.A. Esercizio Fabbriche Automobili E Corse v. Roberts-ügy, 1991.



Az eredeti Ferrari Testarossa gépjármű¹⁸



A modellautó¹⁹

A bíróság által készített felmérés azt mutatta meg, hogy a válaszolók 73%-a felismerte, hogy a modellautó egy Ferrari anélkül, hogy a Ferrari embléma rajta lenne. A bíróság ennek értelmében megállapította, hogy az egyedi külső megjelenés és forma a Ferrarik jellemzője és „trade dress”-e, így a fogyasztók a Ferrari megjelenésével azonosítják. A Lanham Act értelmében így az autóról nem készülhetett ilyen módon ugyanolyan dizájnú játék sem. A gépjármű-karosszéria (-elemek) tényleges védelemének fontossága jól látható abból, hogy az USA területén mennyi peres eljárás indult védelmi okokból. Eljárás indult többek között a Jeep első hűtőrácsának dizájnjával, a már említett Ferrari, a Viper és a Hummer karosszériájával kapcsolatosan is.²⁰

Végül elérkeztünk ahhoz a védelmi eszközhöz, amely a járműdizájnerek számára a leglényegesebb, a *formatervezési mintához*, amelynek bizonyos országokban a dizájnzsabdalom a legközelebbi megfelelője. Európán belül mindenképpen ez lesz az autóiipari formatervezők számára a legfontosabb védelmi eszköz. Példának okáért 2008-ban a Daimler több mint 1000 lajstromozott közösségi formatervezési mintának volt a tulajdonosa, a BMW pedig több mint 400-nak csak a locarnói osztályozás 12. osztályában, amihez hozzájön a Daimler kb. 570 és a BMW 140 nemzetközi formatervezési mintája a WIPO-nál regisztrálva. Ezzel szemben a négy legfontosabb kínai autógyártó cégnek (Chery, Changan, Byd, Geely) összesen 40 lajstromozott közösségi mintaoltalma volt ugyanebben az évben, és egyetlen nemzetközi mintaoltalma sem, hiszen Kína nem tagja a Hágai Megállapodásnak. Ugyanakkor kiemelendő, hogy 3350 dizájnzsabdalmat regisztráltak a kínai autógyártók saját országukban.²¹

¹⁸ A jogesethez tartozó képek illusztrációk. Forrás: <http://carsenc.com/photo/ferrari-testarossa/07/default.html>, utolsó letöltés ideje: 2017. február 16.

¹⁹ <https://www.amazon.com/24059-Tamiya-Ferrari-Testarossa-Assembly/dp/B000LFWJLM>, utolsó letöltés ideje: 2017. február 16.

²⁰ Richard D. Fladung: Automobile Designs: Protecting an Investment in a Legend with Intellectual Property. The Metropolitan Corporate Counsel, 2005. június, p. 4.

²¹ Hartwig: i. m. (1), p. 440. alapján.

2. A karosszéria és a karosszériaelemek dizájnvédelme

A téma fontosságát jelzi, hogy évről évre növekszik az autógyártók által lajstromoztatott formatervezési minták száma. Amennyiben rákeresünk akár a WIPO, akár az EUIPO adatbázisában a lajstromozott dizájnokra, látni fogjuk, hogy az autógyártóknak számtalan technikájuk, módszerük van arra, hogy milyen módon, illetve ábrázolással védjék meg termékeik külső megjelenését, számos locarnói osztályban találunk példát autóiipari produktumokra.

A *Locarnói Megállapodás* egy nemzetközi megállapodás, alapvetően egy osztályozási egyezmény, és a formatervezési mintákat hivatott előre meghatározott (összesen 34) osztályokba rendezni, megkönnyítve így a minták bejelentését, nyilvántartását és kutatását.²² Az osztályozás összetett, hiszen egy osztályon belül további alosztályok találhatóak. Ha a gépjárművekhez tartozó osztályokat keressük, többfelé találunk utalást, hiszen a fényszórók például a 26. osztály (világítóeszközök, fényforrások) 06. alosztályában (fénykibocsátó berendezések járművekhez) vannak, maguk a gépjárművek pedig a 12. osztály (szállító- és emelőberendezések) 08. alosztályában (személygépkocsik, buszok, teherautók, kamionok) találhatóak, az alkatrészek pedig teljesen máshol. Magát az adatbázist a WIPO kezeli.

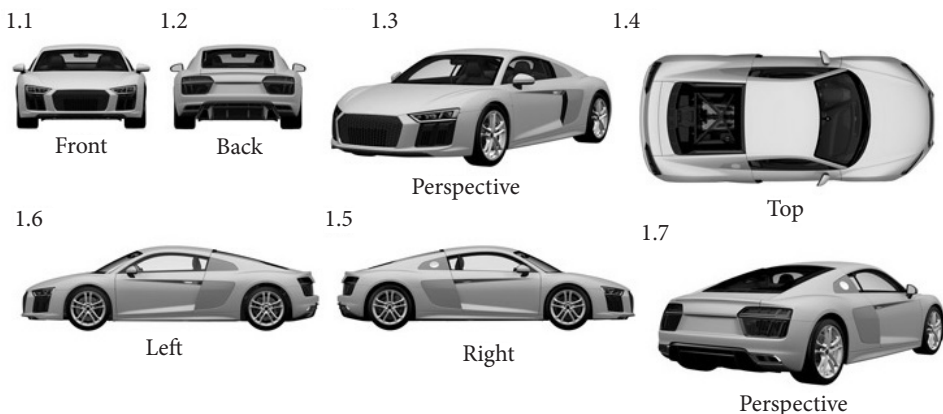


26. osztály – 06. alosztály (fénykibocsátó berendezések járművekhez)
DM/085473 sz. minta, jogosult: Renault S.A.S. (Renault Kadjar első és hátsó lámpái)²³

Máris két példát találtunk arra, hogyan gondolkodnak az autógyártók. A fenti Renault Kadjar terepjáró első-hátsó fényszóró-berendezésének ledsziluetdje került védelem alá. A dizájn ábrázolásánál látható a gépjármű sziluetdje is, de az ábrázolás technikájából egyértelmű, hogy jármű dizájnja maga nem került védelem alá.

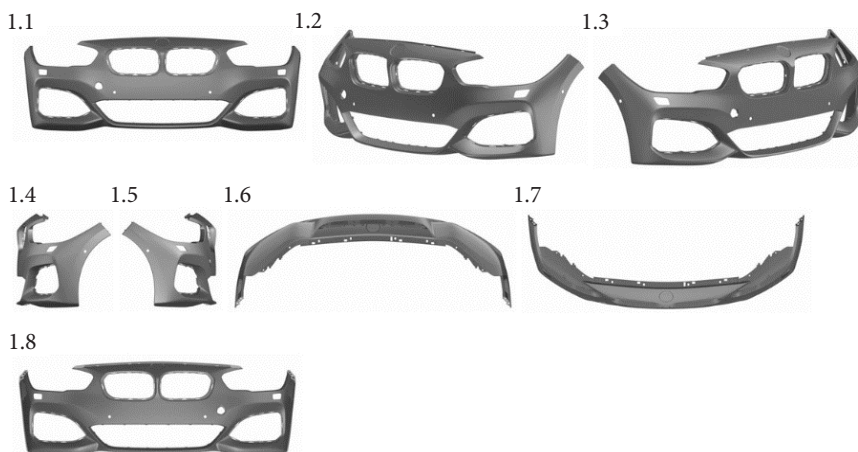
²² Tattay Levente, Pintz György, Pogácsás Anett: Szellemi alkotások joga. Szent István Társulat, Budapest, 2011, p. 348.

²³ Érdekes, hogy az autógyárak egy-egy bejelentésnél mennyire más tartanak fontosnak. A Volkswagen A.G. DM/084440 számú bejelentésében a Volkswagen Passat lámpájának minden változatát levédette (összesen 24 mintát), a lámpatestek minden oldalról feltüntetésre kerültek, míg a fenti Renault S.A.S. által tett bejelentésnél pedig csak a jellegzetes LED sziluettet tartotta fontosnak az autógyártó védelem alá helyezni.



12. osztály – 08. alosztály (személygépkocsik, buszok, teherautók, kamionok)
DM/087183 sz. minta, jogosult: Audi A.G. (Audi R8 teljes karosszériája)

Az Audi R8 sportkocsi karosszériája az autóval közösen, összetett mintaként, gyakorlatilag a gépjármű fényképes teljes ábrázolásával került be a lajstromba. Ezzel szemben a BMW a jármű első karosszériaelemét a hozzá tartozó gépjármű feltüntetésével védte le.²⁴ Érdekes és egyben gyakori bejelentési technika, hogy a bejelentésnél egy „dizájn családon” belül több minta kerül lajstromozásra, jelen esetben ugyanazon autó első és hátsó lökhárítója. Mindegyik minta a minél hatékonyabb védelem kedvéért számos, jelen esetben 8-8 oldalról került bemutatásra (a közösségi formatervezési minta ábrázolása legfeljebb hét különböző nézetet tartalmazhat csak).



²⁴ DM/084 038-001 számú, a Hágai Megállapodás keretében lajstromozott minta. Jogosult: Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, a DM/084 038-002 minta pedig a hátsó karosszéria elemét tartalmazza.

A Daimler példát ad²⁵ (jelen esetben egy Mercedes-Benz műszerfala kerül bemutatásra) az autó belső kialakításának a bejelentésére is, ami szintén nem részletekben, hanem egyben, mint összetett minta került be a regiszterbe.



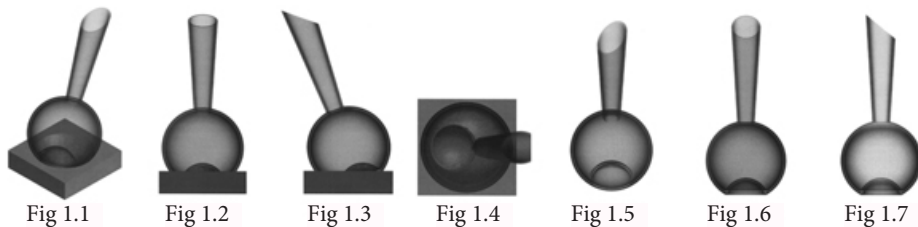
Számos további példát lehetne felhozni, akár a külön-külön lajstromozott kormányke-réktől a normál keréktárcsán át a tetőrudakig. Mindez azért is lehetséges, mert a közösségi mintarendelet 3. cikke a fogalmi alapoknál lefekteti, hogy egy termék része (akár csak egy LED fényszóró) is lehet oltalom alatt, illetve összetett termékek (pl.: műszerfal) ugyanúgy. A bejelentési technikához tartozik, hogy akár egy termék részét, akár összetett terméket kívánunk oltalmaztatni, ajánlott, hogy a jogalkotó által megengedett maximális ábrázolás-számot használjuk ki, és minél több nézetből mutassuk be a mintát. Ez azért is ennyire fontos, mert a mintánk védelmének terjedelmét az ábrázolás határozza meg, azt sem a minta leírása, sem a locarnói besorolás nem befolyásolja.

A továbbiakban több, az autóipar területén felmerülő dizájnvédelmi nehézséggel foglal-kozunk. Először is a formatervezési minta védelmének terjedelme mutat érdekes képet. A Frankfurti Fellebbviteli Bíróság meglátása szerint nincs lehetőség egy lajstromozott minta egyetlen részének külön védelmére, mivel amennyiben a kérdéses rész külön védelme szük-séges, akkor külön mintaoltalom alá kell helyezni.²⁶ A *Decanter*-ügyben²⁷ a Német Leg-felsőbb Bíróság a Frankfurti Fellebbezési Bíróság döntését hagyta helyben. Azt vizsgálta, hogy az eredeti minta – amelyen a bordekanálóg egy talpazaton áll – oltalma milyen terje-delmű, kiterjed-e azokra a dekanálókra, amelyek talpazat nélkül ugyan, de gyakorlatilag megegyeznek a lajstromozott mintával.

²⁵ DM/081 980 számú, a Hágai Megállapodás keretében lajstromozott minta. Jogosult: Daimler A.G.

²⁶ Hartwig: i. m. (1), p. 452.

²⁷ Henning Hartwig: The German Supreme Court on multiple representations: <http://www.managingip.com/Article/3263193/The-German-Supreme-Court-on-multiple-representations.html>, utolsó letöltés ide-je: 2017. február 16.



Jelen esetben az, hogy még az egyes mintanézetek is ellentmondásosak, nem eredményez tágabb védelmet. A Német Legfelsőbb Bíróság egyben nézte a mintát, és összetett termékként értékelte: dekantáló talpazattal. Mindezek alapján kimondta, hogy a felperes által bemutatott dekantáló (talp nélkül) más összbnyomást kelt a tájékozott használóra, és a lajstromozott mintaoltalom terjedelme nem terjeszthető ki a talp nélküli dekantálókra. Amennyiben szükséges a dekantáló önálló (tehát talp nélküli) védelme, akkor arra önálló lajstromozási kérvényt kell benyújtani. A *Decanter*-eset számunkra igen iránymutató, mivel a gépjárművek területén hasonló problémával kerülhetünk szembe, ha egy teljes karosszériára vonatkozó formatervezési mintából adott esetben csak és kizárólag a fényszórót másolják le.

A *Decanter*-üggyel szemben a Münchener Fellebbviteli Bíróság a *BMW v. CEO*-ügyben²⁸ máshogy vélekedett.



A CEO kínai autógyár modellje



BMW X5²⁹

A bíróság álláspontja szerint azzal, hogy a CEO felhasználta a BMW lajstromozott formatervezési mintájának részeit a BMW hozzájárulása nélkül, még akkor is jogsértést követett

²⁸ Oberlandesgericht München, 29 U 4518/08 sz. ügy, 2009.

²⁹ Kép forrása: <http://www.vidiauto.com/Savjeti/Rabljeni-automobili/Pogledajte-na-sto-slici-kineska-kopija-BMW-a-X5>, utolsó letöltés ideje: 2017. február 16.

el, ha nem az egészet használta fel.³⁰ A bíróság kimondta, hogy egy teljes gépjármű formatervezési mintaként történő lajstromozása esetén az oltalom kihat a gépjármű egyes részeire is, így azok a jogosult engedélye nélkül nem felhasználhatóak. Ugyanakkor előfeltételként mondta ki, hogy a kérdéses mintarészlet abban az esetben részesül védelemben, ha a minta szerves részeként önmaga is különleges módon formázottnak minősül, és így a funkcióját tekintve mintául szolgálhat egy kereskedelemben kapható terméknek.³¹ Összegezve, a Müncheni Fellebbviteli Bíróság értelmezésében egy teljes karosszéria formatervezésminta-oltalma nem korlátozódik a karosszéria egészére, hanem annak részeire, illetve jellemzőire is kiterjed, mint például a fényszórókra vagy az első és hátsó ajtókra.³²

Emiatt a német ellentmondás miatt is javasolja *dr. Henning Hartwig*³³ az autóiipari tervezők számára is, hogy amennyiben biztos védelmet akarnak terméküknek, a mintát ne csak egyben, hanem inkább részeiben külön-külön is lajstromoztassák, megvédve magukat így az esetleges jogosulatlan bitorlástól, a német joggyakorlathoz hasonló ellentmondásoktól és a kínai Hebei Fellebbviteli Bíróság által hozott, a *Fiat v. Great Wall*-ügyhöz³⁴ hasonló döntésektől. A Kínai Szellemitulajdon-védelmi Hivatal 2004-ben vette lajstromba a Fiat Panda gépjármű formáját [a kínai jog szerint dizájn szabadalmat kapott (*design patent*)], a Great Wall pedig a pekingi autókiaállításán bemutatta 2007-ben új modelljét, ami több tekintetben is hasonlított a Fiat modelljére.



A Great Wall kínai autógyártó terméke



Fiat Panda³⁵

A bíróság első fokon felméréssel bizonyította, hogy a fogyasztók általában összekeverték a két autót a köztük lévő hasonlóság miatt. Mindezek ellenére úgy találta, hogy a Great Wall nem bitorolta a Fiat lajstromozott mintáját, mert a Fiat által benyújtott fotók minden egyes nézetből különböztek valamilyen téren a Great Wall modelljétől, különösen elölnézetből.

³⁰ Hartwig: i. m. (27) alapján ismertette.

³¹ Henning Hartwig: Design Protection in Europe Volume 4, Carl Heymanns Verlag, 2012, p. 304.

³² Hartwig: i. m. (1), p. 452.

³³ Dr. Henning Hartwig német, szellemitulajdon-védelemmel foglalkozó ügyvéd, a Bardehle Pagenberg (München) Ügyvédi Iroda Partnere és a dizájn-részleg vezetője.

³⁴ Fiat Auto SPA v. Great Wall Motor Company Limited.

³⁵ Kép forrása: <http://www.thetruthaboutcars.com/2009/10/the-middle-kigdom-strikes-back-great-wall-sues-fiat-for-espionage/>, utolsó letöltés ideje: 2017. február 16.

A Fiat az általa benyújtott fellebbezésben az összbemérés során érződő hasonlóságra utalt, azonban a Hebei Fellebbviteli Bíróság az elsőfokú ítéletet helybenhagyta. A globális dizájnvédelem érdekessége, hogy a kínai Hebei Fellebbviteli Bíróság gyakorlatából megállapítható, hogy álláspontja szerint, amennyiben felmerül a bitorlás lehetősége, a tényleges bitorlónak vélt mintát (tehát nem a róla készült fényképet) a lajstromozott minta rajzával, illetve a lajstromban szereplő fényképével kell összehasonlítani, továbbá fogyasztói felmérés alapján is lehetséges a minták közötti hasonlóság felmérése. Az első kérdés tekintetében megállapítható, hogy a kínai joggyakorlat ellentétesnek látszik az unióssal, hiszen a kínai jog csak tényleges háromdimenziós mintát enged összehasonlítani, így náluk nem is lehet jogsértés egy fotón való közlés.³⁶ A közösségi mintarendelet 19. cikk (1) bekezdése értelmében hasznosításnak minősíti az uniós joggyakorlat a minta akár az interneten, akár egy katalógusban történő ábrázolását is. Így viszont szükséges az ábrázolt minta összehasonlítása, amit a kínai bíróságok nem alkalmazhatnának. A Hebei Fellebbviteli Bíróság rávilágított arra is, hogy a fogyasztói felmérés készítésekor is a fenti összehasonlító módszert szükséges alkalmazni (tehát a megtámadott minta eredetiben és a lajstromozott minta rajza), és mindig a termék fogyasztója lesz a felmérés alanya.³⁷ Ugyanakkor azt nehéz elképzelni, hogy egy kínai bíróság hogyan rendelne el egy fogyasztói felméréseken alapuló bizonyítást egy távolsági busz karosszériájának bitorlása esetén. Érdekes kontraszt áll fenn tehát az uniós és a kínai joggyakorlat között. Az uniós, illetve a nemzeti bíróságok is maguk döntenek a minták összetéveszthetőségéről, és a mércéjük a tájékozott használó, ami egy magasabb szakmai szintet képvisel, mint a kínai jog által viszonyítási pontnak vett átlagos fogyasztó. A Hebei Fellebbviteli Bíróság megállapítása az is, hogy az átlagos fogyasztóban az autó első kialakítása sokkal mélyebb nyomot hagy, mint akár az oldalsó képe, így a minták hasonlóságának vizsgálatánál ezt figyelembe kell venni.³⁸



Érdekesség: a kínai joggyakorlat szerint egy gépjárműre vonatkozó dizájn szabadalom bitorlásának megítélésénél a frontrész összbemérésének nagyobb jelentősége van

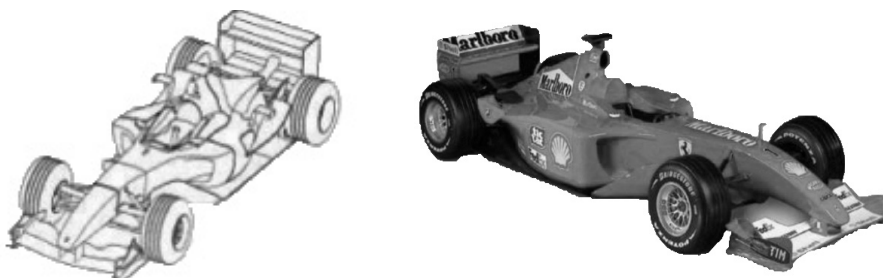
³⁶ Hartwig: i. m. (1), p. 448.

³⁷ Hartwig: i. m. (1), p. 442.

³⁸ Hartwig: i. m. (1), p. 442.

Visszatérve a *Fiat v. Great Wall*-ügyre, a bíróság többek között e megállapításra alapítva, az első kialakításban rejlő különbségek³⁹ miatt ítélte a Great Wall javára.

További különbségek adódnak abból, hogy egy minta nyilvánosságra hozatala egy teljesen más locarnói osztályban, például egy gyermekjáték vagy torta formájában, mennyire tekinthető korábbi formatervezési mintának egy tényleges gépjármű karosszériájának védelem alá helyezésénél. A Brit Fellebbviteli Bíróság⁴⁰ és az EUIPO fellebbezési tanácsa ebben a kérdésben ellentétes állásponton volt a *Ferrari v. Dansk Supermarked*-ügyben.⁴¹



A Ferrari S.P.A. 000 037 593-0001 számú közösségi formatervezési mintája, a locarnói 21. osztályban lajstromozva (játékautó) A Dansk Supermarked által bemutatott Ferrari F2001 Formula 1 versenyautó-ellendarab

A Ferrari hivatkozott a bemutatott minta és a saját mintája közötti különbségekre, amelyet egy tájékozott használó (álláspontja szerint egy felnőtt modellautó-gyűjtő) észlelni képes. A kérdéses termék a játékok osztályába tartozott, amely az EUIPO értelmezése szerint a gyermekek számára készült játékautókat foglalja magába, vagyis azokat az egyszerű műanyag játékautókat, amelyekkel a kisgyermekek játszanak, és nem pedig a felnőtt modellautó-gyűjtők modelljeit. Egy kisgyermek pedig, mint tájékozott használó, nem képes megkülönböztetni a korábbi minta versenyautót és a bejegyzett játékautót egymástól, így a közösségi minta lajstromból való törlését rendelte el. Így tehát értelmezése szerint a korábbi minta figyelembevétele nem korlátozódik a csak ugyanazon osztályba tartozó mintákra. A brit bíróság a *Green Lane v. PMS*-ügyben⁴² már hasonló álláspontra helyezkedett, és kimondta, hogy egy közösségi formatervezési minta jogosultja a mintájának más locarnói osztályban való felhasználását is megtilthatja.

³⁹ Kép forrása: <http://www.crazyhorsebooks.com/great-wall-fiat-accusation-he-sottrato-trade-secrets/>, utolsó letöltés ideje: 2017. február 16.

⁴⁰ England and Wales Court of Appeal.

⁴¹ R 84/2007-3 számú ügy, FERRARI S.P.A v. Dansk Supermarked A/S.

⁴² Green Lane Products Ltd v. PMS International Group Plc & Ors [2008] EWCA Civ 358 sz. ügy.

3. Az autóalkatrészek problematikája

Az autóalkatrészek problematikája nem új keletű téma. Már az 1990-es években, amikor először vált szükségessé a nemzeti jogrendszerek egymáshoz közelítése, az autóalkatrészek piacát önmagában 40 milliárd USD értékűre becsülték az Európai Unióban, amely összeg azóta csak növekedett.⁴³ A közösségi mintarendelet első, 1993-as hivatalos javaslatakor is vita bontakozott ki e fontos piac elemei, a pótalkatrészek (*spare parts*) kérdésében.⁴⁴ A közösségi mintarendelet 110. cikke *Átmeneti rendelkezések* elnevezés alatt ideiglenesen rendezi a kérdést. Kimondja, hogy a 110. cikk (1) bekezdése csak addig marad hatályban, ameddig a Bizottság javaslatára ugyanebben a tárgykörben a rendelet módosításra nem kerül. Ezen bekezdés (*repair clause*) kimondja tehát, hogy a közösségi formatervezésiminta-oltalom nem terjed ki az összetett termék alkotóelemét képező termék mintájának hasznosítására, ha az összetett termék eredeti megjelenésének helyreállítására irányuló javítását célozza. A pótalkatrészek tehát e cikk alapján anélkül gyárthatóak és forgalmazhatóak, hogy a jogosult bitorlási pert indíthatna az utólagos gyártók ellen.⁴⁵ A nemzeti szinten is megvalósuló, a közösségi mintarendelet által is kimondott teljes liberalizáció – tehát hogy összetett termék védett mintájához tartozó pótalkatrész gyártására bárki jogosult legyen felhasználási engedély nélkül – az autógyártók lobbijának köszönhetően elvetésre került, és csak átmeneti rendelkezésben került szabályozásra. Az eredeti elképzelés az volt, hogy kényszerengedéllyel oldanak meg a kérdést, de ennek bevezetése az autóipari (és más iparági) szereplőket sokkolta, és szintén elvetették.⁴⁶

További „engedményt” tartalmaz a formatervezési mintákról szóló 98/71/EK sz. irányelv (a továbbiakban: irányelv) 14. cikke annak érdekében, hogy a közösségi mintarendelet elfogadásra kerüljön. A 14. cikk kimondja, hogy „a tagállamok hatályban tartják az összetett termék alkotóelemét képező termékre alkalmazott vagy az ilyen termékekben 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”. Ez a *status quo* egyfajta féloldalas befagyasztása (a külföldi szakirodalom „freeze-plus”⁴⁷ megoldásnak nevezi) mivel a tagállamok dönthetnek úgy, hogy meglévő szabályozásuk szerint nem élnek a

⁴³ Clemens Rübel, Reinhardt Schuster: Patent Infringement by Repairs and Spares. Patent World, 2001, 135. sz., p. 30.

⁴⁴ Zombori Zsolt: Formatervezésiminta-oltalom Magyarországon és az Európai Közösségben – III. rész. Iparjogvédelmi és Szerzői Jogi Szemle, 111. évf. 4. sz., 2006. augusztus, p. 27.

⁴⁵ Zombori: i. m. (44), p. 31.

⁴⁶ Zombori Zsolt: Formatervezésiminta-oltalom Magyarországon és az Európai Közösségben – II. rész. Iparjogvédelmi és Szerzői Jogi Szemle, 111. évf. 3. sz., 2006. június, p. 55.

⁴⁷ A freeze-plus szóösszetétel abból ered, hogy azon országok, amelyek a repair clause-t nem iktatták be, a „freeze” megoldást követik, amely angol szó „fagyaszt” jelentéssel bír, hiszen az alkatrészek oltalmának kérdésében a jelenlegi állapotot fagyasztották be. Azon országok, amelyek a repair clause-t implementálták, a kifejezés „plusz” oldalához tartoznak, hiszen a liberalizáció irányába tettek pluszlépéseket.

repair clause lehetőségével, azonban az Irányelv hatálybalépését követően csak a liberalizáció irányába módosíthatják jogszabályaikat, mint ahogy Magyarország is tette a *Formtv.* 17. § (2)⁴⁸ bekezdésével.⁴⁹ Összefoglalva tehát, a nemzeti jogok az irányelv „*freeze-plus*” megoldása eredményeképpen nem harmonizáltak a pótalkatrészek védelme kérdésében. Ugyanis a *repair clause*-t beiktató tagállam területén legyártott minta más tagállamba történő exportálása jogsértő lehet, ha az exportált alkatrész a *repair clause*-t nem beiktató tagállam formatervezésiminta-oltalmát élvezzi.

Milyen szempontokat kell tehát figyelembe venni egy alkatrész dizájnjának védelme esetében? Először is az alkatrész egy összetett termék (a gépjármű tipikus példája az összetett terméknek) alkotóelemének fog minősülni, tehát mint alkotóelem részesülhet oltalomban a közösségi mintarendelet 4. cikk (2)⁵⁰ értelmében. A mintának azonban a rendeltetészerű használat⁵¹ során láthatónak kell lennie ahhoz, hogy oltalom alá kerülhessen. Nyilvánvalóan sok pótalkatrész nem látható egyáltalán, még akkor sem, ha az autó minden ajtaját kinyitjuk, vagy megszabadítjuk egyes karosszériaelemektől. Mivel az alkatrészek szétszedhetők és variálhatók, mindez azzal is járhat, hogy némelyikük egyszer látható, máskor pedig nem.⁵² A láthatóság ugyanakkor nem feltétlenül folyamatosan elvárt körülmény. Egy kakukkos óra kakukkja csak minden órában egyszer „jön elő”, azonban az összetett termék része, és így a minta részét is képezheti.⁵³

A láthatóság annyiban további értelmezést igényel, hogy elegendő-e, ha mikroszkóppal látjuk, vagy szabad szemmel szükséges látnunk? A jogirodalom álláspontja, hogy a mérce az, hogy szokásos erőfeszítéssel is látható legyen a megfigyelő számára.⁵⁴ A láthatóság mellett a rendeltetészerű használat is értelmezést kíván. A Frankfurti Kerületi Bíróság egy kipufogórendszerrel kapcsolatos ügyben kimondta, hogy a kipufogórendszer láthatóságának vizsgálatát csukott motorháztetővel szükséges végezni, hiszen sem a rendszer „szoborként”

⁴⁸ *Formatv.* 17. § (2): A mintaoltalom alapján a mintaoltalom jogosultja nem tilthat el mást attól sem, hogy az összetett termék eredeti megjelenésének helyreállítására irányuló javítás céljából – az üzleti tisztesség követelményeivel összhangban – valamely alkotóelem mintáját a javításhoz szükséges mértékben hasznosítsa, feltéve, hogy e minta az összetett termék eredeti megjelenéséhez szükségképpen igazodik.

⁴⁹ *Zombori*: i. m. (46), p. 55.

⁵⁰ (2) Az összetett termék alkotóelemét képező termékre alkalmazott vagy ilyen termékben megtestesülő mintát akkor kell újni és egyéni jellegűnek tekinteni, ha
a) ha az alkotóelem az összetett termékbe történt beillesztését követően is látható marad annak rendeltetészerű használat során; és
b) az alkotóelem látható külső jellegzetességei önmagukban is megfelelnek az újdonság és az egyéni jelleg követelményeinek.

⁵¹ A közösségi mintarendelet 4. cikk (3) bekezdése értelmében a rendeltetészerű használat a végső felhasználó részéről történő használat, amely a fenntartást, a karbantartást, illetve a javítást nem foglalja magában.

⁵² *Zombori Zsolt*: Formatervezésiminta-oltalom Magyarországon és az Európai Közösségben – I. rész. Iparjogvédelmi és Szerzői Jogi Szemle, 111. évf. 2. sz., 2006. április, p. 69.

⁵³ *Ulrike Koschtial*: Design Law: Individual Character, Visibility and Functionality. International Review of Industrial Property and Copyright Law, 2005, 3. sz. p. 311.

⁵⁴ *Koschtial*: i. m. (53), p. 311.

való bemutatása, sem pedig az autó nyitott motorháztetővel való vezetése vagy azzal való parkolása nem minősül rendeltetésszerű használatnak.⁵⁵

Érdekes ezzel szemben az Amerikai Egyesült Államokban a fellebbezési bíróság álláspontja⁵⁶ a rendeltetésszerű használatról. Az amerikai álláspont az, hogy a rendeltetésszerű használat (*visible during normal use*) magába foglalja az eladáskori használatot is (magyarul a jármű kiállítását), a normál használat fogalma kiterjed tehát a minta gyártásától annak megsemmisüléséig, és nem szabad a fogalmat korlátozni a felhasználás egyetlen szakaszára.⁵⁷ Mindezek alapján a gépjármű alváza is láthatónak minősülne rendeltetésszerű használat során, hiszen a műszaki vizsgáztatás során az autószerelő megemeli az autót és alánéz. Mindenesetre az európai jogalkalmazók nem így gondolják a rendeltetésszerű használat során a láthatóság fogalmát, így az oltalmazhatóság első akadálya az lesz, hogy a pótalkatrész látható-e a rendeltetésszerű használat során vagy sem. Maga a közösségi mintarendelet is kimondja, hogy nem minősül rendeltetésszerű használatnak a fenntartás, a karbantartás, illetve a javítás, elzárva így a bíróság amerikai álláspont felé közeledését. Habár a közösségi mintarendelet nem mondja ki szó szerint, hogy ez a bekezdés az autóipar termékeire vonatkozik, elég nyilvánvaló, hogy a gépjárművek miatt került be ez a fordulat.⁵⁸ A láthatóság kérdése mindezek ellenére nem egyértelmű. A motor rendeltetésszerű használat esetében nem látható, hiszen a motorháztető takarja, így első meggondolásra természetesen nem részesülhet védelemben. Ugyanakkor mi a helyzet akkor, ha a *Ferrari F430*⁵⁹ sportkocsiját vesszük, amelynek az ülések mögött elhelyezkedő motorja átlátszó üveg motorháztetővel fedett?



Határesetek: látható-e a motor rendeltetésszerű használat során?

⁵⁵ Hartwig: i. m. (31), p. 384.

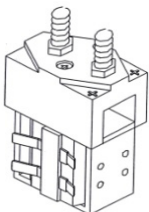
⁵⁶ United States Court of Appeal for the Federal Circuit, 589 F.3d 1233 (December 17, 2009) *International Seaway Trading v. Walgreens* ügyben kifejtett álláspontja.

⁵⁷ Hartwig: i. m. (1), p. 455.

⁵⁸ Hartwig: i. m. (1), p. 455.

⁵⁹ Kép forrása: <http://www.rapidcars.com/images/430rear2.jpg>, utolsó letöltés ideje: 2017. február 16.

A legendás *Trabant*⁶⁰ benzintankja a motorháztető alatt, a motor mellett található, így a motorháztetőt minden tankolásnál fel kell nyitni. Rendeltetésszerű használatnak minősülne-e a tankolás?⁶¹ Ezen kérdések inkonzisztenciát eredményeznek.



Az EUIPO törlési osztálya például a *Schaltbau v. Albright*-ügyben⁶² érvénytelennek nyilvánította az elektromos autóknál és a golfautóknál használatos elektromos érintkező formatervezési mintáját, a közösségi mintarendelet 4. cikk (2) bekezdése értelmében, mivel a minta az összetett elektromos váltó használata során burkolattal van borítva, és így a rendeltetésszerű használat során nem látható.⁶³

Az autóalkatrészek a közösségi mintarendelet 8. cikk (2) bekezdése értelmében is kieshetnek az oltalom alól, hiszen a bekezdés kimondja, hogy *nem részesülhet közösségi formatervezésminta-oltalomban a termék olyan külső jellegzetessége, amelyet szükségképpen pontosan ugyanabban a formában és méretben kell megvalósítani ahhoz, hogy a termék, amelyben a minta megtestesül, illetve amelyre a mintát alkalmaznak, szerkezetiileg összekapcsolható legyen egy másik termékkel, vagy elhelyezhető legyen benne, körülötte vagy rajta oly módon, hogy mindegyik termék betölthesse a rendeltetését.* Ez az úgynevezett „*must-fit*” klauzula, amely kizárja azon termékeket az oltalmazhatóságból, amelyek beleesnek a körébe. A *must-fit* klauzula csak azon dizájnokat zárja ki az oltalmazhatóságból, amelyeknek technikailag nem léteznek alternatívái a megformázásukra, hiszen máshogyan nem megoldható a termék működése.⁶⁴ Általánosságban mondható, hogy a kipufogórendszer az uniós joggyakorlat szerint *must-fit* besorolás alá esik, így dizájnvédelmet nem élvezhet. A *repair clause* alkalmazhatósága tehát a *must-fit* alkatrészek esetén fel sem merül, hiszen nem kerülhetnek oltalom alá az ilyen alkatrészek. A jogirodalom azon alkatrészeket, amelyek oltalomban részesülhetnek, *must-match* pótalkatrészeknek hívja (tehát az összetett termék azon részei, amelyeknek van alternatívájuk a megformálásuk terén, tehát pl.: a külső visszapillantó tükrök), ezek esetében a *repair clause* alkalmazhatósága mindig felmerül.

Ha nem esik tehát egy minta a *must-fit* alá, akkor még van lehetőség az oltalomra. A Milanói Bíróság (Olaszország egyébként implementálta a *repair clause*-t) 2015. februárjában vizsgálta, hogy egy autó kerekére alkalmazandó-e a *repair clause*, ami előkérdése annak,

⁶⁰ Kép forrása: <http://l7.alamy.com/zooms/9a9b6a2f80b4460abedc686f00e8d1c4/filling-station-attendant-refuelling-a-trabant-east-germany-july-1990-fgtanw.jpg>, utolsó letöltés ideje: 2017. február 16.

⁶¹ Példák: Hartwig: i. m. (1), p. 455.

⁶² Invalidity Division (OHIM), 2008, Case No. R. 1052/2008-3.

⁶³ Hartwig: i. m. (31). 494, dr. jur. Alexander von Mühlendahl kommentjeivel ellátva.

⁶⁴ Roman Brtka, Richella Soetens: Focus on the automotive industry: the protection of spare parts using Community Designs. Elérhető: <http://www.twobirds.com/en/news/articles/2015/global/designwrites-mar/focus-on-the-automotive-industry-the-protection-of-spare-parts-using-community-designs>, utolsó letöltés ideje: 2017. február 16.

hogy oltalom alá helyezhető-e, vagy sem.⁶⁵ A kérdés tehát az volt, hogy a kerék alkotórésze-e az autónak mint összetett mintának. A bíróság az autó és a kerék között fennálló esztétikai kapcsolatot vizsgálta, és megállapította, hogy az autó mint összetett termék megjelenése és a kerék mint alkotórészének megjelenése független. Lényegtelennek ítélte, hogy a jelen esetben a kereket kifejezetten a gépjárműhöz adták, mert a cél nem abban testesült meg, hogy a termék eredeti megjelenését állítsák helyre, tulajdonképpen a kerék szinte bármely autóra feltehető és így használható. Mindezek tekintetében tehát amennyiben a független kerékgyártó társaságok lemásolnak egy, az eredeti gyár által lajstromozott kereket, mindenképpen bitorlást fognak elkövetni, és nem hivatkozhatnak majd a *repair clause*-ra. Hasonló ügy várakozik döntésre az EUB előtt, amit szintén a Milánói Bíróság terjesztett elő 2016. júliusában. Az *Audi AG v. Acacia*-ügyben⁶⁶ előterjesztett kérdések elég összetettek ugyan, de lényegében az olasz bíróság arra szeretne választ kapni, hogy a *repair clause*-t mennyire szükséges szűken értelmezni. Vajon kiterjed-e azokra a kiegészítő jellegű termékekre, mint az alufelnik, ahol az ügyfélnek van választása, hogy milyen dizájnnal rendelkező terméket kérjen?⁶⁷ Valószínűleg, ahogy a Milánói Bíróság a korábbi ügyben helyesen kimondta, a *repair clause* nem alkalmazható az alufelnikre, hiszen az alufelni nem képezi feltétlen részét egy járműnek mint összetett mintának, és egy esetleges javítás esetén nem feltétlenül szükséges az eredeti megjelenés helyreállításához. Mindenesetre várjuk az EUB döntését az ügyben.

A *repair clause* alkalmazásának határait vizsgálta az Európai Unió Bírósága előzetes döntéshozatali eljárás keretében 2015-ben. A *Ford v. Wheeltrims*-ügyben⁶⁸ azt vizsgálta, hogy a *repair clause* kiterjed-e arra, hogy a pótalkatrészen feltüntetésre kerülhessen a gyártó véd-

⁶⁵ Az eset a következő cikk alapján kerül bemutatásra: Top gear: protecting car wheel design. Elérhető: <http://www.novagraaf.com/en/news?newspath=/NewsItems/en/top-gear-protecting-car-wheel-design>, utolsó letöltés ideje: 2017. február 16.

⁶⁶ Audi AG v. Acacia Srl & Pneusgarda Srl C-397/16.

⁶⁷ A Milánói Bíróság kérdéseit lásd: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=184402&pageIndex=0&doclang=HU&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=770294>; további részletek David Musker: Court of Justice wheeled in to repair the „Repair Clause”. Elérhető: <https://www.marques.org/class99/>, utolsó letöltés ideje: 2017. február 16.

⁶⁸ Ford Motor Company v. Wheeltrims srl C500/14. sz. ügy.

jegye azért, hogy a termék eredeti megjelenése helyreálljon.⁶⁹ Jelen ügyben a Ford védjegybitorlási eljárást indított a Wheeltrims ellen, mert a Wheeltrims az általa gyártott dísztárcsákon feltüntette a Ford védjegyét. A Wheeltrims a *repair clause*-ra hivatkozva védekezett, állítása szerint a védjegy feltüntetése csak az összetett termék (jelen esetben az autó) eredeti megjelenésének helyreállítását célozta. A EU Bírósága először is kiemeli, hogy az irányelv 14. cikkének és a közösségi mintarendelet 110. cikkének megfogalmazásából az következik, hogy e rendelkezések csupán a formatervezési minták oltalma tekintetében határoznak meg korlátozásokat anélkül, hogy bármiféle utalást tennének a védjegyeket megillető oltalomra. Erre tekintettel a Bíróság úgy döntött, hogy az irányelv 14. cikkét és a közösségi mintarendelet 11. cikkét úgy kell értelmezni, hogy azok nem engedik meg – a védjegyirányelv és az európai uniós védjegyrendelet rendelkezéseitől való eltérés útján – a dísztárcsához hasonló gépjárműpótalkatrészeket 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 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. E kérdést annyira egyértelműen eldönthetőnek tartotta a Bíróság, hogy egy éven belül hozta meg döntését, végzésben kimondva, hogy a védjegybitorlás alóli kivételeket csak a védjegy jog szabályai szerint lehet figyelembe venni.⁷⁰ Továbbmenve, ugyan jelen esetben nem beszélhetünk formatervezésiminta-bitorlási ügyről, ha a bíróság ezt annak is ítélte volna, a szinte egyértelmű uniós joggyakorlat szerint a kérdéses dísztárcsák amúgy sem tartoznak azon termékek körébe, amelyekre a *repair clause* alkalmazható lett volna.⁷¹

Ahogy arról már korábban szó volt, a közösségi mintarendelet 110. cikk (1) bekezdése átmeneti rendelkezés, tehát addig hatályos, amíg az Európai Bizottság javaslatára ugyan-

⁶⁹ A Torinói Rendes Bíróság eredeti kérdései a Európai Unió Bíróságához: „1. Összeegyeztethető-e a [z uniós] joggal a 98/71 irányelv 14. cikkének és a 6/2002 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 helyreállíthatóak az összetett termék eredeti megjelenését, még akkor is, ha a védjegyjogosult a szóban forgó megkülönböztetésre alkalmas megjelölést az összetett termékre történő felszerelésre szánt pótalkatrésze vagy tartozékra oly módon alkalmazza, hogy az kívülről látható, és ezáltal hozzájárul az összetett termék külső megjelenéséhez? 2. Úgy kell-e értelmezni a 98/71 irányelv 14. cikkében és a 6/2002 rendelet 110. cikkében foglalt javítási záradékot, hogy az a pótalkatész- és tartozékgyártó harmadik személyek részére alanyi jogot biztosít, és hogy ezen alanyi jog azt eredményezi, hogy a 207/2009 rendeletben és a 89/104 irányelvben meghatározott szabályoktól eltérően e harmadik személyek jogosultak mások lajstromozott védjegyének a pótalkatrészek és tartozékokon történő használatára, még akkor is, ha a védjegyjogosult a szóban forgó megkülönböztetésre alkalmas megjelölést az összetett termékre történő felszerelésre szánt pótalkatrésze és tartozékra [szintén] oly módon alkalmazza, hogy az kívülről látható, és ezáltal hozzájárul az összetett termék külső megjelenéséhez?”

⁷⁰ Prof. dr. Alexander von Mühlen Dahl: IP Report, Trademark and Design law (Bardehle Pagenberg). Elérhető: www.bardehle.com.

⁷¹ I. m. (70).

ezen tárgykörben (tehát a pótalkatrészek formatervezésiminta-oltalmának tárgykörében) az Európai Unió Tanácsa nem módosítja a mintarendeletet. Az irányelv 14. cikkének *freeze-plus* megoldása szerint pedig a tagállamok *repair clause* rendelkezéssel ellentétes szabályai is hatályosak maradnak, de amennyiben módosítják azokat, csak a liberalizáció irányába tehetik. Minderre ugyanaz igaz, mint a közösségi mintarendelet 110. cikkére – addig hatályos, amíg nem kerül módosításra. Az irányelv és a közösségi mintarendelet ezen kitételei nyilván arra utalnak, hogy előbb-utóbb az Európai Unió elképzelése szerint a pótalkatrészek sem a nemzeti, sem az uniós rezsim szerint ne állhassanak formatervezésiminta-oltalom alatt. Az Európai Bizottság javaslata⁷² 2004-ben benyújtásra került, elfogadása esetén a *repair clause* nemzeti szintre került volna, és a tagállamok tekintetében megszűntek volna a pótalkatrészek oltalmi kérdései közötti különbségek (legalábbis e területen).⁷³ 2007. december 12-én az Európai Parlament a javaslatot arról, hogy az irányelvbe is bekerüljön a *repair clause*, továbbította az Európai Unió Tanácsa felé. A Tanács egészen 2014-ig sem döntést nem hozott az ügyben, sem el sem halasztotta a döntéshozatalt, nyilvánvalóan az európai autógyártó államok hatására.⁷⁴ 2014. május 21. napján az Európai Unió Hivatalos Lapjában megjelent, hogy a Bizottság javaslata visszavonásra került.⁷⁵ A pótalkatrészkérdés európai liberalizációjára tehát még mindenképpen várni kell egy ideig, s emiatt úgy tűnik, hogy az elkövetkező évekre a pótalkatrészek oltalmának szabályozása változatlan marad,⁷⁶ az európai egységes *repair clause* bevezetése is tolódik. Így aztán azon országok területén, amelyek nem interpretálták a *repair clause*-t (mint például Németország és Franciaország), továbbra is szerezhetnek oltalmat a pótalkatrészekre, ezen országokban a bitorlás nem megengedett arra hivatkozással, hogy a formatervezési minta csak az összetett termék eredeti megjelenésének helyreállítására irányuló javítást célozza.⁷⁷ Más tagállamok ezzel szemben, mint például Belgium, az Egyesült Királyság, Lengyelország, Magyarország, Olaszország vagy Spanyolország, bevezették a *repair clause*-t, védelmet nyújtva ezáltal a pótalkatrészgyártóknak a gyári alkatrészek javítás céljára történő lemásolására.⁷⁸

Nem meglepő módon az utángyártott termékek szállítói/gyártói különböző nemzeti és uniós szövetségei hamar kifejtették álláspontjukat a javaslat visszavonása kapcsán, aminek alapján egyértelmű, hogy ezek a csoportok folytatni fogják a harcot a pótalkatrészek eu-

⁷² Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 98/71/EC on the legal protection of designs, September 14, 2004, COM(2004) 582 final, SEC(2004) 1097, COD 2004/0203.

⁷³ Hartwig: i. m. (1), p. 453.

⁷⁴ Henning Hartwig: Spare parts under European design and trade mark law. *Journal of Intellectual Property Law and Practice*, 11. évf. 2. sz., 2016. február, p. 121–129.

⁷⁵ Volume 57 of the Official Journal of the European Union, OJEU 2014 No C 153, p. 6.

⁷⁶ Henning Hartwig: European Commission: proposal for amending the Designs Directive and harmonizing the aftermarket by introducing a „repair clause” withdrawn. Elérhető: <http://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=f22c828c-3beb-471e-8c67-3ad27b15ec8b>.

⁷⁷ Természetesen a must fit alkatrészek oltalomban semmi esetre sem részesülhetnek.

⁷⁸ Hartwig: i. m. (74), p. 102.

rópai liberalizációjának előmozdítása érdekében.⁷⁹ Szintén nem szolgál majd meglepetésként az, hogy a masszív autóiipari érdekeltséggel rendelkező országok, mint Németország és Franciaország, a „freeze” megoldás fenntartásának lehetősége mellett lobbiznak majd, tehát a *repair clause* nemzeti szinten történő kötelező bevezetése ellen, az eredeti alkatrészek dizájnvédelmének fenntartása érdekében tesznek lépéseket.

Végezetül pár szóban áttekintjük, milyen megoldások kerültek felvázolásra az utóbbi években. Az Európai Unió Bizottsága egy 2016-s riportjában (a továbbiakban: Queen Mary tanulmány), amely egy korábbi közgazdasági riporton alapult,⁸⁰ vizsgálta az európai dizájn jogi lehetőségek fejlődési területeit, többek között az alkatrészek védelmének a kérdését.⁸¹ A Queen Mary tanulmány alapvetően négy megoldási lehetőséget vázolt fel: I. teljes liberalizáció, II. korlátozott idejű dizájnvédelem, III. egyfajta díjazási rendszer kényszerengedélyeztetéssel, végül IV. a díjazási rendszer korlátozott dizájnvédelemmel vegyítve. A tanulmány maga a teljes liberalizáció mellett tette le a voksot, kifejtve, hogy a fogyasztóknak ez a megoldás kínálná a legtöbb pozitívumot a legkevesebb negatívum mellett.

Érdekes, hogy a European Communities Trademark Association (ECTA) 2016. januári állásfoglalása⁸² az, hogy a megoldást félúton szükséges keresni, ami mind a fogyasztóknak, mind pedig az eredeti alkatrészek gyártóinak az érdekeit szolgálja. Az ECTA szerint a teljes liberalizáció nem hozna egyensúlyt, ehelyett korlátozott idejű védelmet adna az alkatrészeknek. A védelmet öt évben maximálná a meghosszabbítás lehetősége nélkül. Megjegyzendő, hogy a védelmi idő korlátozása (három évre) már 1993-ban felmerült a Bizottságban, sőt, Svédország és Dánia nemzeti joga például alkalmazza is 15 éves korláttal. Az egyes megoldási lehetőségek részleteiért, valamint lehetséges pozitív és negatív hatásaiért érdemes az igen részletes Queen Mary tanulmányt elolvasni.

Összegzés

Látható, hogy a formatervezésiminta-oltalom intézménye mennyire szabályozott és összetett rendszer. A szabályozás nemzeti és uniós szinten már hasonló fogalmakkal működik, nyilvánvalóan akadnak azonban alapvető különbségek. Figyelve a szellemi tulajdon-védelem területén folyamatban lévő fejlődéseket, az új európai uniós védjegyrendeletet, a szabadalmi bejelentések folyamatos egyszerűsítésére tett lépéseket, a szabadalmi bíróságok

⁷⁹ Lásd pl. az ECAR (The European Campaign for the Freedom of the Automotive Parts and Repair Market) következő sajtónyilatkozatát: <http://www.figiefa.eu/wp-content/uploads/ECAR-Press-release.pdf>, utolsó letöltés: 2017. február 16.

⁸⁰ The Economic Review of Industrial Design in Europe – Final Report; MARKT/2013/064//D2 /ST/OP, January 2015. Elérhető: http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8844, utolsó letöltés ideje: 2017. február 16.

⁸¹ Legal review on industrial design protection in Europe. Elérhető: http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8845, utolsó letöltés ideje: 2017. február 16.

⁸² ECTA Position Paper on Spare Parts, 2016. Elérhető: http://www.ecta.org/IMG/pdf/ECTA_-_Position_Paper_-_Spare_Parts_%28003%29.pdf, utolsó letöltés ideje: 2017. február 16.

felállítására irányuló lépéseket stb. várható, hogy az elkövetkező években a formatervezési minta szabályozási rendszere is reformokon megy majd át, tovább egyszerűsítve és költség-hatékonyabbá téve a bejelentést mind közösségi, mind pedig nemzeti szinten is.

Az autóiparra vetítve nemzetközi szinten már nem ilyen egyértelmű a kérdés. A pótalkatrészek harca sajnos – úgy tűnik – jelen pillanatban stagnál, az elmúlt tíz év nem hozta meg az utángyártott alkatrészek piacának reményeit az uniós szintű javaslat 2014-ben történt visszavonása miatt. A *repair clause*-t jelen pillanatban a 28 tagállamból csak 11 ültette be nemzeti szintre. Az amerikai jog is évek óta próbálja a *repair clause*-t bevezetni, sőt, érdekes módon első körben kifejezetten csak az autóipar területére terjesztenék ki az alkatrészklauzulát a törvényjavaslat szerint.⁸³ A törvényjavaslat az utóbbi években mindig elbukott, a szakértők elfogadás esetén a „lavinaeffektustól” is félnek, hiszen ha a járműalkatrészek kikerülnek a *repair clause* miatt a lajstromoztathatóság alól, további iparágak másodlagos piacának szereplői is jogosan követelnének hasonló engedményt.

Összegezve: ezen a területen lassú, de folyamatos fejlődés várható, egy-egy tagállam valószínű, hogy pár éven belül a liberalizáció felé tesz majd lépéseket, hiszen az autóipari pótalkatrészek piacát 2013-ban csak Németországban mintegy 15 milliárd euróra becsülték.⁸⁴ Ez valószínűleg elegendően nagy szám ahhoz, hogy egyre több országban foglalkozzanak a kérdéssel. Mindazonáltal az alkatrészek dizájnvédelme nem korlátozódik kizárólag az autók pótalkatrészeire, annak ellenére, hogy kétségkívül ezen területen a legmeghatározóbb. Ugyanúgy összetett terméknek minősülnek a tabletek, a kávégépek és a porszívók is, amelyekkel kapcsolatban már több tagállamban is folytak alkatrészekkel kapcsolatos perek. Látható, hogy ez mennyire nagy potenciállal rendelkező piac, így az Európai Unió kénytelen lesz előbb utóbb pontot tenni a pótalkatrészek formatervezésiminta-oltalmával kapcsolatos kérdésre, és valószínűleg ez nem lehet más „pont”, csak a liberalizáció „pontja”, a *repair clause* nemzeti szinten történő bevezetése.

⁸³ 2015, H.R. 1057, a törvényjavaslat neve: Promoting Automotive Repair, Trade, and Sales Act of 2013.

⁸⁴ Hartwig: i. m. (74), p. 108.