

Dr. Baksay-Nagy György\*

## A PÓTALKATRÉSZEK FORMATERVEZÉSIMINTA-OLTALMÁNAK JELENE ÉS JÖVŐJE EURÓPÁBAN\*\*



EMBERI ERŐFORRÁSOK  
MINISZTERIUMA



Új Nemzeti  
Kiválóság Program

### I. BEVEZETÉS

A jelen témával korábban is foglalkoztunk már kevésbé részletekbe menően,<sup>1</sup> így az olvasó talán meglepődhet, hogy ismételten elővettük a pótalkatrészek dizájnvédelmének kérdését. A korábbi cikk megjelenése óta azonban a területen nem született konszenzus, a szabályozás nem lett egységesítve Európában, így a megoldás még várat magával. Minderre tekintettel felvázoljuk részletesen, hogyan lehetne pontot tenni a pótalkatrészek dizájnvédelmének kérdésére.

Az Európai Unió Bírósága (a továbbiakban: EUB) előzetes döntéshozatali eljárás keretében a közösségi formatervezési mintáról szóló 6/2002/EK tanácsi rendelet (a továbbiakban: közösségi rendelet) 110. cikk (1) bekezdése szerinti „alkatrész-klauzula” vagy más néven „javítási záradék”<sup>2</sup> tekintetében ítélettel is segítette a pótalkatrészek másodlagos piaci szereplőit, így a jelen tanulmány a döntésben megállapítottakra is reflektálni kíván.

### II. JELENLEGI SZABÁLYOZÁS

Európa jelenleg megosztott. A szabályozás két pilléren áll, a nemzeti formatervezésiminta-oltalmakat szabályozó tagállami jogszabályokon, amelyeket a formatervezési mintákról szóló, az Európai Parlament és a Tanács 98/71/EK irányelve fog össze; illetve a pillér másik ága a közösségi rendelet által megteremtett közösségi (lajstromozott) formatervezésiminta-

\* A szerző az Eötvös Loránd Tudományegyetem Állam és Jogtudományi Karának PhD-hallgatója, az Oppenheim Ügyvédi Iroda ügyvédjelöltje.

\*\* Jelen kutatás az Emberi Erőforrások Minisztériuma ÚNKP-18-3 kódszámú Új Nemzeti Kiválóság Programjának támogatásával készült.

<sup>1</sup> Baksay-Nagy György: Dizájnvédelem az autóiparban. Iparjogvédelmi és Szerzői Jogi Szemle, 12. (122.) évf. 3. sz., 2017. június.

<sup>2</sup> Az Európai Unió Bírósága döntéseinek magyar nyelvű fordítása a javítási záradék fogalmat használja, mi azonban „alkatrész-klauzula” fordításként fogunk rá a jelen tanulmányban utalni. Az alkatrész-klauzula angol megfelelője: repair clause.

ta-oltalom. A megosztottság abból ered, hogy a két pillér által megteremtett rendszer nem azonos módon szabályozza a látható<sup>3</sup> pótalkatrészek oltalmának terjedelmét.

A jelenlegi szabályozási rendszer felvázolását nem rendszerszintű bemutatással tesszük meg, hanem a pótalkatrészek jog által mesterségesen megteremtett típusainak oldaláról közelítjük meg. Az alkatrészeket a formatervezésiminta-jog két típusra osztja, a „*must fit*” és a „*must match*” alkatrészekre, amelyek fogalmát jelen fejezet alatt fejtjük ki.

## II.1. Must fit – avagy ami biztosan nem kerül védelem alá

Az európai uniós formatervezésiminta-jog két esetet is említ, amely kizár bizonyos mintákat az oltalmazhatóság alól, és az alkatrészek dizájnvédelmének vizsgálatokor figyelembe kell venni:<sup>4</sup>

- i) olyan külső jellegzetesség, amely kizárólag a termék műszaki rendeltetésének a következménye;<sup>5</sup>
- ii) 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 alkalmazzák, szerkezetiileg összekapcsolható legyen egy másik termékkel, vagy elhelyezhető legyen benne, körülötte vagy rajta oly módon, hogy mindegyik termék betölthesse a rendeltetését.<sup>6</sup>

A funkcionalitás tekintetében az *i*) pont mögött meghúzódó magyarázatot a közösségi rendelet (10) preambulumbekzdése rögzíti, amely szerint „*műszaki haladás nem akadályozható olyan külső jellegzetességek formatervezésiminta-oltalomban való részesítésével, amelyek kizárólag a termék műszaki rendeltetésének következményei. Elfogadott, hogy ez a formatervezési minta esztétikai minőségének követelményét nem vonja maga után.... Ennélfogva azok a külső jellegzetességek, amelyek ezen okok miatt nem részesülhetnek oltalomban, nem vehetők figyelembe annak megítélésakor, hogy a minta egyéb külső jellegzetességei kielégítik-e az oltalmazhatóság feltételeit.*”

A műszaki hatásokat a szabadalom intézménye védelmezi, nem pedig a formatervezésiminta-oltalom. Ennek megemlítését azért tartottuk szükségesnek, mert az alkatrészek területén biztosan van olyan termék, amely már a közösségi rendelet 8. cikk (1) bekezdésén elvárzik, hiszen a kialakítása, és így a külső jellegzetessége kizárólag az alkatrész műszaki rendeltetésének a következménye lesz.

<sup>3</sup> A láthatóság követelménye a közösségi rendelet 4. cikk (2) bekezdéséből, illetve az irányelv 3. cikk (3) bekezdéséből ered, amely az összetett termék alkotóelemét akkor tekinti újnak és egyéni jellegűnek, ha az az összetett termékbe történt beillesztését követően is látható marad annak rendeltetészerű használatára során. Bővebben lásd *Baksay-Nagy*: i. m. (1), p. 38.

<sup>4</sup> Megjegyezzük, hogy számos további kizáró ok létezik, azonban terjedelmi okokból és a fókuszpont megtartása érdekében a további okokat nem ismertetjük.

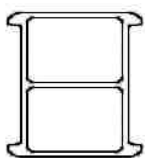
<sup>5</sup> Közösségi rendelet 8. cikk (1) bekezdés, irányelv 7. cikk (1) bekezdés.

<sup>6</sup> Közösségi rendelet 8. cikk (2) bekezdés, irányelv 7. cikk (2) bekezdés.

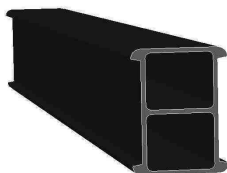
A fenti felsorolás *ii*) pontját tekintjük a „must fit klauzulának”. A must fit klauzula csak azokat a dizájnokat zárja ki az oltalmazhatóságból, amelyeknek technikailag nem léteznek alternatívái a megformázásukra, hiszen máshogyan nem oldható meg a termék működése.<sup>7</sup> Általánosságban mondható, hogy a kipufogórendszer az uniós joggyakorlat szerint ilyen must fit besorolás alá esik, így dizájnvédelmet nem élvezhet. A jelen tanulmány II.2. pontjában bemutatandó alkatrész-klauzula alkalmazhatósága tehát a must fit alkatrészek esetén fel sem merül, hiszen az ilyen alkatrészek nem kerülhetnek oltalom alá. De nézzük meg közelebbről, hogy melyek a must fit klauzula együttesen fennállni szükséges jellemzői: *i*) szükségesképpen pontosan ugyanabban a formában és méretben való megvalósítás, *ii*) szerkezeti összekapcsolódhatóság, *iii*) a termék betöltse a rendeltetését.

### *II.1.1. Pontosán ugyanabban a formában és méretben való megvalósítás*

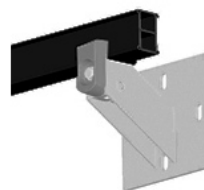
A must fit klauzula eleme a termék megjelenésének az a tulajdonsága, hogy pontosan ugyanabban a formában és méretben kell megvalósítani. Egy mobiltelefon-töltő azon tulajdonsága, hogy az egyik vége az áramforrásba illeszkedik, a másik vége pedig a mobiltelefon-töltő nyílásába, egyértelműen olyan jellemzője lesz, amit pontosan abban a formában és méretben szükséges megvalósítani, hogy a rendeltetését betölthesse.<sup>8</sup> A fogalom szemléltetésére a BLUECUBE (GB) LTD jogosult által lajstromozott formatervezési minták a legalkalmasabbak, ahol a jogosult egy falra szerelhető szék valamennyi elemét, külön a székegységet, külön a faltartó-egységet és külön a kettőt összekapcsoló rúdegységet kívánta oltalom alá helyezni.<sup>9</sup> Mivel az Európai Unió Szellemi Tulajdoni Hivatala (a továbbiakban: EUIPO) egy formatervezési minta lajstromozásakor nem végez érdemi vizsgálatot, azért valamennyi formatervezési minta lajstromozásra került, és csak az alábbi mintát törölte a hivatal a törlési eljárás eredményeképpen:



RCD 831789-0001 (Fig. 1.)



RCD 831789-0001 (Fig. 2.)



RCD 831789-0001 (Fig. 4.)

<sup>7</sup> *Roman Brtko*: 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>.

<sup>8</sup> *David Stone*: European Union Design Law. A Practitioner's Guide. Second edition. Oxford University Press, p. 102, 6.67. bekezdés.

<sup>9</sup> CD 831789-0001 – RCD 831789-0004.

Az EUIPO indokolása szerint a közösségi formatervezési minta a közösségi rendelet 8. cikk (2) bekezdésébe ütközik, hiszen a minta alakja előre meghatározott volt az érintett szék, illetve fali csatlakozók által, amelybe az összekötő elemnek illeszkednie szükséges.<sup>10</sup> Ennek megfelelően ez az elem pontosan ugyanabban a formában és méretben valósítható meg, máskülönben nem illeszkedne se a *Fig. 4.* alatt ábrázolt fali tartóba, sem pedig a rá helyezkedő szék csatlakozójába.

### *II.1.2. Szerkezeti összekapcsolhatóság*

Ezen jellemző két termék mechanikai illeszthetőséggel kapcsolatos tulajdonságára utal. A célja, hogy megakadályozza a dizájnoltalom által biztosított monopolhelyzetet együttműködő, összekapcsolható termékeknél.<sup>11</sup> Az érintkező felület mindkét oldalát lefedi a rendelkezés, így amikor két termék összeilleszthető, az illesztéssel kapcsolatos tulajdonságaik mindkét termék tekintetében nem oltalomképesek.<sup>12</sup> A szerkezeti összekapcsolhatóság fogalmának leginkább az alkotóelemek területén van hatása, hiszen valamennyi alkotóelemet össze kell illeszteni egy másik elemmel, így biztosan rendelkezik illesztéssel kapcsolatos jellemzővel. Ugyanakkor nehezen elképzelhető olyan termék, amelynek kizárólagos jellemzője lesz a szerkezeti összekapcsolhatóság, és így alpból a teljes termék nem oltalomképes.<sup>13</sup>

A fenti RCD 831789-0001 vonatkozásában is megjelenik a kapcsolóelem a minta alján és tetején elhelyezkedő, a fő testnél szélesebb nyúlványokban. E minta tekintetében is megtalálható az inverz másik oldal, mégpedig a szék és a fali állvány befogadoszerkezeténél.

### *II.1.3. A termék rendeltetésének betöltése*

A must fit klauzula tulajdonsága, hogy a termék jellemzőjének a termék rendeltetésének betöltéséhez kell kapcsolódnia. A fenti mobiltelefon-töltő példájával élve, a telefontöltő konnektorral, illetve mobiltelefonnal való összekapcsolása teszi lehetővé, hogy mindhárom termék betöltse rendeltetését, a konnektor, hogy áramot tudjon átadni, a telefontöltő, hogy tölteni tudjon, és a mobiltelefon, hogy azzal telefonálni lehessen.<sup>14</sup>

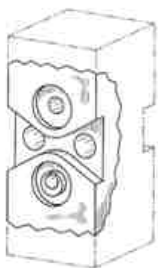
<sup>10</sup> ICD 8384. sz. ügy, Camatic Pty Ltd v Bluecube Ltd. (Invalidity devisa, 09/01/2012).

<sup>11</sup> Charles Gielen, Verena von Bomhard (ed.): Concise European Trade Mark and Design Law. Second edition. Wolters Kluwer, 2017, p. 648.

<sup>12</sup> Gielen, Bomhard: i. m. (11).

<sup>13</sup> Stone: i. m. (8), p. 101, 6.65. bekezdés.

<sup>14</sup> Stone: i. m. (8), p. 101, 6.69. bekezdés.



A termék rendeltetésének betöltését az RCD 232996-0001 formatervezési mintát érintő törlési eljárás során vizsgálta az EUIPO.<sup>15</sup> Az itt bemutatott minta egy folyadékelosztó berendezést (modult) ábrázol, amellyel kapcsolatban a hivatal megállapította, hogy a minta fő jellemzője a két furat, a két lyuk és a süllyesztett elem, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a fejegységhez kapcsolódjanak. A legfőbb jellemzők inverz eleme kell, hogy jellemezze a fejegységet, amihez a minta kapcsolódik, hogy a modul és a fejegység betölthesse rendeltetését, mint melegelő berendezés. A modul persze pontosan ugyanebben a formában és méretben megvalósítható, hogy összekapcsolható legyen a fejegységgel, így látható, hogy a fent részletezett jellemzők nem választhatóak el egymástól, azok általában együtt járnak.

A fentiek szerint a két összekapcsolódó termék rendeltetésének megtalálását követően azt a kérdést szükséges feltennünk, hogy a kapcsolódó elemek teszik-e lehetővé azt, hogy a termék rendeltetését betölthesse.<sup>16</sup>

## II.2. A must match és az alkatrész-klauzula az Európai Unió dizájn jogban

A must fit kategória alá eső alkatrészek tehát az Európai Unió területén se közösségi, se nemzeti formatervezésiminta-oltalmat nem szerezhhetnek. A következő alpontban bemutatott úgynevezett „must match” alkatrészekre azonban a már említett, megosztott rendszer a jellemző: *i)* közösségi formatervezésiminta-oltalmuk korlátozott, azonban *ii)* nemzeti oltalomban részesülhetnek bizonyos tagállamokban.

A must match alkatrészekről elmondható, hogy a must fittel szemben van dizájn-alternatívájuk, így nem csak egyetlen formában és méretben valósíthatóak meg. A must match alkatrészek azon látható gépjárműalkatrészek, amelyek különböző formában jelenhetnek meg, így például a visszapillantó tükrök, a hátsó spolierszárny, a fényszóró, az első grillrács és a lökhárító bizonyos elemei:



RCD 000071220-0006



RCD 002704957-0002



RCD 001981747-0002



RCD 000216650-0005

<sup>15</sup> ICD 2970. sz. ügy, UES AG v Nordson Corporation. (Invalidity devisa, 20/11/07).

<sup>16</sup> Stone: i. m. (8), p. 103, 6.72. bekezdés.

Ugyanakkor amellet is lehet érvelni, hogy a must match elemek jelentős része beleférhetne a must fit kategóriába is.<sup>17</sup> A lökhárító ugyanis a teljes karosszéria része, így az adott autó másik lökhárítóeleméhez pontosan ugyanabban a formában és méretben kell csatlakoznia. Mindemellett az autó teljes összképéhez is passzolnia kell, például az élek, főbb törésvonalak tekintetében. Az élek, törésvonalak nem technikai jellemzők ugyan, de szükségesek ahhoz, hogy a gépjármű teljes összképe harmonikus legyen.<sup>18</sup> Ugyanakkor a formai megválaszthatóság miatt a karosszériaelemeket általánosságban a must match kategória alá szokás besorolni.

### II.2.1. A must match alkatrészek oltalmazhatóságának többletkövetelménye

A must match alkatrészek tehát alapvetően (akár lajstromozott akár lajstromozás nélküli) közösségi formatervezésiminta-oltalom alá helyezhetőek, amennyiben *i*) a látható külső jellemzői megfelelnek a közösségi rendelet által az oltalmazhatósággal szemben támasztott alapfeltételeknek (újdomság<sup>19</sup> és egyéni jelleg<sup>20</sup>), illetve ha *ii*) ha az alkotóelem az összetett termékbe történő beillesztését követően is látható marad annak rendeltetésszerű használatára során.<sup>21</sup> Habár a közösségi rendelet nem mondja ki szó szerint, hogy ez a bekezdés az autópár termékeire vonatkozik, elég nyilvánvaló, hogy a gépjárművek miatt került be ez a feltétel.<sup>22</sup>

A must match alkatrészek mint összetett termékek oltalomszerzésének feltétele a rendeltetésszerű használat során való láthatóság. A rendeltetésszerű használat fogalmát maga a közösségi rendelet rögzíti, amely szerint az a végső felhasználó részéről történő használatot jelenti, ez a fenntartást, a karbantartást, illetve a javítást nem foglalja magában.<sup>23</sup> A végső felhasználó nem a formatervezésiminta-jogban jól ismert tájékozott használó személye,<sup>24</sup> hanem az adott termék tényleges végső fogyasztója, így a gépjárművet használó magán-személy.

Egyébiránt a rendeltetésszerű használatot a mindennapi jelentése alapján szükséges megítélni. A T-615/13 ügyben<sup>25</sup> a törvényszék egy hőcserélőt ábrázoló formatervezési minta érvényességét vizsgálta, és megállapította, hogy a végső felhasználó a kamion sofőrje, és a sofőr a feltöltés és letöltés (mint rendeltetésszerű használat) során is oly módon találkozik a

<sup>17</sup> Dana Beldiman, Constantin Blanke-Roeser: An international perspective on design protection of visible spare parts. Springer, 2017, p. 26.

<sup>18</sup> Beldiman, Blanke-Roeser: i. m. (17).

<sup>19</sup> Közösségi rendelet 5. cikk, irányelv 4. cikk.

<sup>20</sup> Közösségi rendelet 6. cikk, irányelv 5. cikk.

<sup>21</sup> Közösségi rendelet 4. cikk (2) bekezdés, irányelv 3. cikk (2) bekezdés.

<sup>22</sup> 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.

<sup>23</sup> Közösségi rendelet 4. cikk (3) bekezdés.

<sup>24</sup> Stone: i. m. (8), p. 74, 4.128. bekezdés.

<sup>25</sup> Aic SAV v OHIM – ACV Manufacturing (General Court, 2015 január 20.).

hőcserélővel, hogy azt közvetlenül nem látja az azt eltakaró lemeztől. Ezért a hőcserélőmin-tát törölték. Az EUIPO fellebbezési tanácsa hasonló ügyben elutasította azt az érvelést, hogy az adott dizájn, ami a rendeltetésszerű használat során nem látható egy takarólemez miatt, egyébként látható lenne abban az esetben, ha a takarólemez átlátszó anyagból készülne.<sup>26</sup> A láthatósággal kapcsolatban a bírósági gyakorlat kimunkálta, hogy elegendő, ha az alkatrész egy része látható,<sup>27</sup> sőt lényegébe véve a láthatóság követelménye csak abban az egy esetben nem áll meg, ha az alkatrész teljes mértékben és folyamatosan fedett.<sup>28</sup>

A *Chaff-cutter*<sup>29</sup> (jelentése: szecs-kázó)-ügyben az EUIPO fellebbezési tanácsa vizsgálta a láthatóság fogalmát. A tanács megállapította a benyújtott videobizonyítékokból, hogy a formatervezésiminta-oltalom tárgya a szerszám rendeltetésszerű használata során korlátozottan látható csak, hiszen a rotor az idő nagy részében főként azon anyag takarásában van, amelyet a szerszámmal darabolnak. Az a tény, hogy a rotor ilyenkor forog, szintén limitálja azon tulajdonságokat, amelyek láthatóak. Ennek ellenére a tanács megállapította, hogy a közösségi rendelet 4. cikk (2) bekezdés a) pontja „nem azt kívánja meg, hogy az összetett termék alkotóeleme a használat valamennyi pillanatában teljesen látható legyen. Elegendő, ha a teljes alkotóelem valamennyi időre látható oly módon, hogy valamennyi lényeges jellemzője érzékelhető.”<sup>30</sup> A láthatóság követelménye, a következőket bíróság gyakorlat alapján, nem mondható szigorúnak, így amennyiben az alkatrész valójában nincs valamilyen anyag (akár más alkatrész) miatt folyamatos takarásban, a láthatóság követelménye megáll.



Összefoglalva a must match alkatrészekkel és az alkatrész-klauzulával kapcsolatban írtakat, amennyiben egy autógyártó új visszapillantó tükröt tervez, benyújthatja a visszapillantó tükör ábráját az EUIPO-hoz közösségi formatervezésiminta-oltalom megszerzése érdekében, és amennyiben a fenti követelményeknek megfelel, úgy az oltalmat meg is szerezheti a mintára. A megszerzett oltalommal a konkurens autógyártókat eltilthatja attól, hogy a bejelentett visszapillantó tükörrel megegyező, illetve eltérő összbenyomást nem keltő tükörrel szereljék járműveiket. Az oltalom által biztosított kizárólagos joga azonban nem fog kiterjedni azon gyártókkal szemben, akik kizárólag a jogosult gépjárműgyártó termékéhez javítás céljából állítják elő a visszapillantó tükröt.<sup>31</sup> Az alkatrész-klauzula tehát nem képezheti a

<sup>26</sup> R 1307/2008-3 sz. ügy, Albright France v Schalbau GmbH (Board of Appeal, 2009. augusztus 4.) lásd még: *Henning Hartwig*: Design Protection in Europe Volume 4. Carl Heymanns Verlag, 2012, p. 494, valamint *Baksay-Nagy*: i. m. (1), p. 39.

<sup>27</sup> Lásd például: T-3469-9 sz. ügy, T-10/08 sz. ügy.

<sup>28</sup> *Stone*: i. m. (8), p. 74, 4.126. bekezdés.

<sup>29</sup> R 690/2007-3 Lindner Recyclingtech v Franssons Verkstädter (Board of Appeal, 2009. október 22.). Az ügy egyébként eljutott az EUB elé, csak az EUB érdemben nem vizsgálta, mivel a tanács döntése elleni fellebbezés elkésett volt.

<sup>30</sup> I. m. (29), 21. pont.

<sup>31</sup> *Gielen, Bomhard*: i. m. (11), p. 790.

lajstromozott formatervezési minta törlésére irányuló eljárás jogalapját, hanem bitorlási eljárásokban érvényesíthető, és a felelősség alóli kimentést teremti meg az egyébként bitorló, általában másodlagos piaci fél számára.

### II.2.2. Az alkatrész-klauzula a közösségi rendeletben

A közösségi rendelet első, 1993-as hivatalos javaslatokor is vita bontakozott ki a pótalkatrészek kérdésében, amely mindenképp jelzi a téma fontosságát.<sup>32</sup> A közösségi rendelet 110. cikke *Átmeneti rendelkezések* elnevezés alatt – a cikk elnevezéséből kiindulva legalábbis – ideiglenesen kívánja rendezni a kérdést. Az alkatrész-klauzulával kapcsolatban 110. cikke rögzíti, hogy, az (1) bekezdése csak addig marad hatályban, ameddig a Bizottság javaslatára ugyanebben a tárgykörben a rendelet módosításra nem kerül.

Az alkatrész-klauzula (*repair clause*), a közösségi rendelet 110. cikk (1) bekezdés kimondja, hogy

„[A] közösségi formatervezésiminta-oltalom nem terjed ki az összetett termék alkotóelemét képező termék mintájának a 19. cikk (1) bekezdése értelmében történő hasznosítására, ha az összetett termék eredeti megjelenésének helyreállítására irányuló javítását célozza.”

A 19. cikk (1) bekezdéséből az következik, hogy az alkotóelem hasznosításának minősül „különösen annak a terméknek az előállítás, forgalomba hozatalra való felkínálása, forgalomba hozatala, behozatala, kivitele, használata és e célokból való raktáron tartása, amelyre a mintát alkalmazzák, illetve amelyben a minta megtestesül”. Amint a 19. cikk (1) bekezdés szövegéből kitűnik, a hasznosítás fogalmát tágan kell értelmezni, és az kiterjed az alkotórésznek a javítás céljaira való mindenfajta hasznosítására.<sup>33</sup> A jogalkotó szándéka a hasznosítás fogalmának meghatározásával egyértelműen arra terjed ki, hogy a teljes ellátási láncot lefedje, és valamennyi olyan társaságot/személyt, amely a terméket az ellátási lánc során kezeli: az Európai Unió belüli gyártót, az Európai Unió területén kívülről importáló személyt, a raktárt (a forgalomba hozatal céljából raktározót), a nagykereskedőt és a kiskereskedőt, a bérbeadó társaságot, az Európai Unió területén kívülre exportáló személyt és a végfelhasználót.<sup>34</sup>

A formatervezésiminta-oltalom által védett pótalkatrészek tehát a fenti cikk alapján anélkül gyárthatóak és forgalmazhatóak, hogy a jogosult bitorlási pert indíthatna az utólagos gyártók ellen. A jelen tanulmány III. fejezetében részletesen bemutatott *Acacia*-ítélet pontosan bemutatja, hogy az alkatrész-klauzula létrehozásának mi is a célja, tudniillik „a kö-

<sup>32</sup> Zombori Zsolt: Formatervezésiminta-oltalom Magyarországon és az Európai Közösségben – III. rész., Iparjogvédelmi és Szerzői Jogi Szemle, 111. évf. 4. sz., 2006. augusztus, p. 27.

<sup>33</sup> C-397/16. és C-435/16. sz. egyesített ügyek, *Audi AG v. Acacia Srl & Pneusgarda Srl / Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG v. Acacia Srl & Pneusgarda Srl*, a továbbiakban együttesen: „*Acacia*-ítélet”, 68. pont.

<sup>34</sup> Stone: i. m. (8), p. 468, 19.53. bekezdés.



*zösségi formatervezési minták által nyújtott oltalomnak lehetnek olyan nemkívánatos hatásai, mint a piacon a verseny megszüntetése vagy korlátozása, többek között az olyan költséges és tartós összetett termékek esetében, mint a gépjárművek, amelyek tekintetében az azon formatervezési minták által nyújtott oltalom, amelyek az összetett terméket alkotó különleges elemekre alkalmazandóak, a pótalkatrészek tekintetében valódi kötött piacot eredményezhet. E kontextusban az úgynevezett 'javítási' záradéknak az a célja, hogy megakadályozza bizonyos pótalkatrészek esetében a kötött piacok kialakulását, és különösen megakadályozza azt, hogy az a fogyasztó, aki tartós és esetlegesen drága terméket vásárolt, a külső alkatrészek beszerzése tekintetében határozatlan ideig az összetett termék gyártójához legyen kötve.*<sup>35</sup>

### II.2.3. Az irányelv „freez-plus” megoldása

A közösségi formatervezési mintákkal kapcsolatos szabályozás tiszta és egyértelmű. Az alkatrészek must fit és must match kategóriába való besorolása és oltalomképesége is egységes az Európai Unión belül. A sajátos különbség a nemzeti formatervezésiminta-oltalmi rendszerekben abból adódik, hogy Európa megosztott: számos ország nemzeti dizájn törvénye tartalmazza a közösségi rendeletből ismert alkatrész-klauzulát, számos országé nem. A következő táblázat mutatja az alkatrész-klauzula „európai elterjedését”.<sup>36</sup>

Az alkatrész-klauzulát bevezette	Nincs alkatrész-klauzula	Rövidebb védelmi idő az alkatrészek tekintetében
Belgium	Ausztria	Dánia <sup>37</sup>
Egyesült Királyság	Ciprus	Görögország <sup>38</sup>
Görögország	Csehország	Svédország <sup>39</sup>
Hollandia	Dánia	
Írország	Finnország	
Lengyelország	Franciaország	
Lettország	Litvánia	
Luxembourg	Németország	
Magyarország	Portugália	
Olaszország	Svédország	
Spanyolország	Szlovénia	

<sup>35</sup> Acacia-ítélet, 50. pont.

<sup>36</sup> Lásd az adatokért: The Economic Review of Industrial Design in Europe – Final Report; MARKT/2013/064//D2 /ST/OP, January 2015. Elérhető: [https://ec.europa.eu/growth/content/economic-review-industrial-design-europe-0\\_en](https://ec.europa.eu/growth/content/economic-review-industrial-design-europe-0_en) (utolsó letöltés ideje: 2019. június 8.), p. 136.

<sup>37</sup> Dániában szintén maximum 15 évre kaphat dizájnoltalmat az alkatrész.

<sup>38</sup> Görögország 5 éves védelmi időt biztosít, megfelelő díjazási rendszerrel.

<sup>39</sup> Svédország megőrizte a korábbi maximum 15 évre adható oltalom rendszerét az alkatrészek formatervezésiminta-oltalmazhatósága tekintetében.

A fenti megosztott helyzetet az okozza, hogy az alkatrész-klauzulát nem tartalmazza az irányelv mint kötelezően átültetendő elemet. Az irányelv, szintén átmeneti rendelkezés elnevezés alatt, a jelenlegi status quot úgy rögzíti, hogy az úgynevezett „freeze-plus” megoldását vezeti be az alkatrész-klauzulával kapcsolatban:

*„Az irányelvre vonatkozó módosításoknak ... elfogadásáig 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.”*

A freeze-plus megoldás azt jelenti tehát, hogy amennyiben az irányelv hatálybalépésekor az adott tagállam nem rendelkezett nemzeti szinten az alkatrész-klauzuláról, nem köteles azt bevezetni (a jelenlegi helyzet befagyasztása: „freeze”), de amennyiben módosítja a nemzeti formatervezésiminta-törvényt e kérdésben, akkor csak a liberalizáció irányába teheti, tehát be kell vezetnie nemzeti szinten az alkatrész-klauzula által megteremtett mentesítést (a pozitív irányba lépés: „plus”).

Miért fogadták elezt a féloldalas megoldást? A választ az irányelv 19. preambulumbekzdése is rögzíti, „mivel ennek az irányelvnek a gyors elfogadása számos ipari ágazat vonatkozásában sürgössé vált; mivel a jelenlegi szakaszban nem lehetséges a tagállamoknak az oltalomban részesülő formatervezési minták valamely összetett termék eredeti megjelenésének helyreállítására irányuló javítás céljából történő hasznosítására vonatkozó jogszabályainak teljes körű közelítése olyan esetekben, amikor a termék, amelyben a minta megtestesül, illetve amelyre a mintát alkalmazzák, olyan összetett termék alkotóelemét képezi, amelynek megjelenésétől az oltalomban részesülő formatervezési minta függ; mivel a tagállamoknak az oltalomban részesülő formatervezési minták összetett termék javítása céljából történő hasznosítására vonatkozó jogszabályai teljes körű közelítésének hiánya nem képezheti akadályát a nemzeti formatervezésiminta-oltalmi jogszabályok olyan egyéb rendelkezései közelítésének, amelyek a leginkább közvetlenül befolyásolják a belső piac működését ...”. Lényegében tehát a megegyezés hiánya miatt döntött úgy a jogalkotó, hogy félreteresi a kérdést. Az irányelv 18. cikke maga is előrevetíti, hogy az alkatrész-klauzula nemzeti szinten történő bevezetésének kérdésével foglalkozni kell, és előírta, hogy a bizottság javaslatot köteles benyújtani az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak gyakorlatilag az irányelv hatálybalépését követő 4 éven belül.

Az irányelv 18. cikke által megkövetelt javaslatot megelző elemzés 2004-ben elkészült.<sup>40</sup> Az elemzés rögzítette, hogy az új gépjárművek egységes piaca már létezik, ugyanakkor az alkatrészek egységes piaca még nem jött létre. Megállapította, hogy a gépjárműalkatrészek nem gyárthatók és terjeszthetők jelenleg teljesen szabadon a Közösségben, és a formatervezésiminta-jogból eredő különbségek miatt az európai polgárok bizonytalanok abban,

<sup>40</sup> European Commission, Proposal for a Directive amending Directive 98/71/EC on the legal protection of designs, COM (2004) 582 of 14 September 2004.

hogy jogszerű-e bizonyos alkatrészek beszerzése, és mely tagállamban jogszerű egyáltalán. Ugyanezen okból kifolyólag az alkatrész-előállítók, különösen a kkv-k nem tudnak az egyéges piac által nyújtott gazdasági előnnyel élni, és nem érdekeltek bizonyos fejlesztések megtételében és munkahelyek megteremtésében.<sup>41</sup>

Az elemzés hatására elkészült irányelv-módosítást az Európai Parlament 2007. december 12-én elfogadta. A módosítás liberalizálta volna az alkatrészpiacot azzal, hogy az irányelvbe is beiktatta volna a közösségi rendeletről ismert alkatrész-klauzulát. Az Európai Parlament módosítása szövegben kiterjedt arra, hogy az alkatrész-klauzula által felvázolt mentesség a másodlagos piaci szereplőket csak azután illethet meg, hogy az összetett terméket a formatervezési minta jogosultja az elsődleges piacon áruba bocsátotta.<sup>42</sup> A módosult szabályok bevezetésére ötéves türelmi időt biztosított volna az irányelv.

Az irányelvtervezetet hat és fél év után, 2014. május 21-én a Bizottság visszavonta azt követően, hogy 2008-ban Csehország, Franciaország, Németország, Románia, Szlovákia és Svédország megvétózta a javaslatot az Európai Tanácsban, így az európai uniós nemzeti jogok harmonizáció nélkül maradtak e tekintetben.

### II.3. Érvek az alkatrész-klauzula mellett

Nem véletlen, hogy az alkatrész-klauzula nemzeti szinten történő bevezetése ennyire vitás, számtalan érvet lehet mellette és ellene is felhozni. A legérzékenyebb terület nyilvánvalóan az autóipar, ugyanakkor az eredeti termékek gyártóinak (OEM = *original equipment manufacturer*) alkatrészek feletti kontrollja más területeket is szép számmal érint, úgy mint az óraipart. Az óraipar sok szempontból viseli az autóipar jellemzőit, főleg a szervizhálózatok felépítése tekintetében: az eredeti márkaszervizek mellett általános óraszervizek szolgálják ki a fogyasztók igényeit.<sup>43</sup>

Az alkatrészek másodlagos piacán már más hatásuk van a szellemi tulajdon-jogoknak, mint az autók elsődleges piacán, éppen ezért máshogy kell kezelni a két piac szabályozását. A másodlagos piac teljes mértékben alárendeltje az elsődleges piacnak, hiszen az eredeti gépjármű és annak alkatrésze befolyásolja az alkatrészek másodlagos piacát. Az olyan alkatrész, amely nem illeszthető az eredeti járműbe, nyilvánvalóan nem piacképes. Az a versenytárs, aki a javításokhoz szükséges alkatrészek piacára be kíván lépni, csak ugyanolyan termékkel léphet be, amelyet a gépjárműhöz eleve adtak, így szükségszerűen meg kell sértenie a gyártó formatervezésminta-oltalomhoz fűződő jogait. Így az oltalmazott must match termékek esetében a másodlagos piacon a verseny nem valósulhat meg.<sup>44</sup> Ennek eredményeképpen az ilyen termékek vonatkozásában megadott IP-jogok teljes piackontrollt adnak

<sup>41</sup> I. m. (40), 1. bekezdés.

<sup>42</sup> Stone: i. m. (8), p. 623, 24.55. bekezdés.

<sup>43</sup> Beldiman, Blanke-Roeser: i. m. (17), p. 7.

<sup>44</sup> Beldiman, Blanke-Roeser: i. m. (17), p. 32.

a gyártók kezébe, hiszen a piacra való belépést megakadályozhatják, aminek következtében az eredeti termék előállítói monopolista árakat állapíthatnak meg az alkatrészek tekintetében.<sup>45</sup> Mindez már csak azért sem támogatható, mert az a befektetés, amely a látható alkatrész megalkotását igényelte, már az összetett termék értékesítése során megtérül, így nincs arra gazdaságilag jogos kíváncsi, hogy a szellemi tulajdon-védelem eszközével a további monopólium helyzet fenntartsuk.

Ezeket az érveket és a fogyasztók érdekeit nézve a látható alkatrészek esetén a dizájnvédelem gazdasági szempontból nem indokolt, legalábbis javítási céllal biztosan nem.<sup>46</sup> A következő alponthoz röviden azt is felvázoljuk, hogy milyen érveket hoz fel a másik oldal az alkatrész-klauzula bevezetése ellen.

#### II.4. Érvek az alkatrész-klauzula ellen

Az alkatrész-klauzula bevezetése elleni érveket egyesek a szellemi tulajdon-jogok természetéből vezetik le. Elsődlegesen, az alkatrészgyártás ellentétes a szellemi tulajdon-védelem jól ismert céljával, hogy ösztönözze az innovációt. Ugyanis az alkatrész-klauzula gyakorlatilag a jogosultat büntetné azzal, hogy visszavonja a megadott oltalmát, és ugyanekkor a versenytársát jutalmazza, aki az érintett termék tekintetében semmilyen innovatív lépést nem tett.<sup>47</sup> Továbbmenve, a szellemi tulajdon-jog ilyen szintű korlátozása általánosságban limitáltan szükséges lehet akkor, ha azt magasabb rendű közérdek, mint az emberi egészség vagy a nemzet biztonsága kifejezetten megkívánja. Az a társadalmi igény, hogy az alkatrészek másodlagos piaci árai alacsonyabbak legyenek, nem esik azon feltételek kategóriájába, amelyek igazolhatnák, hogy egy meglévő IP-jog tartalmát csökkentsék.<sup>48</sup>

Az alkatrész-klauzula mindezekén túl bizonyos szempontból nemzetközi jogi normákat sért.<sup>49</sup> A TRIPS-megállapodás 26. cikk (2) bekezdése szerint ugyanis az egyezmény tagjai „rendelkezhetnek az ipari mintaoltalom hatálya alól meghatározott kivételekről, feltéve, hogy az ilyen kivételek nem ésszerűtlenül ellentétesek az oltalmazott ipari minta szokásos hasznosításával, és nem sértik aránytalanul a mintaoltalom jogosultja jogos érdekeit, figyelembe véve harmadik felek jogos érdekeit is.” Straus álláspontja szerint az alkatrész-klauzula kívül esik a TRIPS-megállapodás által megengedett kritériumon,<sup>50</sup> ugyanis először a jogosultak jogos érdekei sérülnek, hiszen a másodlagos piacon a kizárólagos joguk szinte kiüresedik, másodsor pedig a szellemi tulajdon-jogok általános hasznosítása magába foglalja azt a jo-

<sup>45</sup> I. m. (40).

<sup>46</sup> Beldiman, Blanke-Roeser: i. m. (17), p. 33.

<sup>47</sup> Friedrich-Karl Beier: Der Musterschutz von Ersatzteilen in den Vorschlägen für ein Europäisches Musterrecht. GRUR Int., 1994. 716. sz., IIC, p. 25.

<sup>48</sup> Beldiman, Blanke-Roeser: i. m. (17), p. 35.

<sup>49</sup> A részletekért lásd: Beier: i. m. (47).

<sup>50</sup> Joseph Straus: Ende des Geschmacksmusterschutzes für Ersatzteile in Europa? Änderungen der EU Richtlinie: Das Mandat der Kommission und seine zweifelhafte Ausführung. GRUR Int., 2005, p. 965–979.

got, hogy valamennyi versenytársat kizárja a gazdasági nyereségből, amely a kizárólagosság megszerzése során várható.<sup>51</sup>

Az érveket versenyjogi érvekkel is kiegészítik az alkatrész-klauzula ellenzői. A versenyjog közbelépéséhez az erőfölénnyel való visszaélés szükséges, azonban az EUB gyakorlata alapján a kizárólagos jogok pusztá gyakorlása nem teremti meg az erőfölénnyel való visszaélés helyzetét. Annak érdekében, hogy a másodlagos piacon az alkatrészek tekintetében meglévő erőfölényt meghatározzuk, az összetett termékek elsődleges piaca és az alkatrészek másodlagos piaca is figyelembe veendő.<sup>52</sup> Kérdéses, hogy a fogyasztó tájékozott döntést tud-e hozni az elsődleges piacon. Amennyiben a válasz igen, akkor a releváns piac a termék teljes életútja, tehát az elsődleges és a másodlagos piac együttesen.<sup>53</sup> Ennek megfelelően versenyjogi oldalról nem lehet a másodlagos piacot külön kezelni, hanem azt az elsődleges piaccal közösen szükséges.

Számos egyéb érv hozható fel az alkatrész-klauzula ellen és mellette is. A harc ugyanakkor nem jogi eredetű, hanem sokkal inkább politikai, így elsődlegesen politikai megállapodás szükséges ahhoz, hogy bármely megoldás elfogadásra kerüljön. A megoldási javaslatokat a jelen tanulmány IV. fejezetében mutatjuk be.

## II.5. A külföldön lajstromozott hajók és légi járművek

A tanulmány II. fejezete (tehát a jelenlegi jogi környezet bemutatása) álláspontunk szerint akkor lehet teljes, ha megemlítjük a közösségi rendelet által alkalmazott formatervezésiminta-oltalmi korlátot a külföldön lajstromozott hajók és légi járművek tekintetében, tudniillik ennek a mintaoltalmi korlátnak is van kapcsolata a pótalkatrészekkel. A közösségi rendelet 20. cikk (2) bekezdése kimondja, hogy a közösségi formatervezésiminta-oltalomból eredő jogok nem gyakorolhatóak a külföldön lajstromozott és időlegesen a Közösség területén tartózkodó hajók és légi járművek *i)* felszerelése, *ii)* alkatrészeknek és tartozékoknak ilyen járművek javítása céljából a Közösség területére történő behozatala, és *iii)* az ilyen járművek javítása tekintetében.

A közösségi rendelet 20. cikk (2) bekezdése a Párizsi Unió Egyezmény 5ter bekezdésén alapul, és kizárólag azon hajókra és repülőkre vonatkozik, amelyek nem az Európai Unió tagállamának zászlaja alatt hajóznak, illetve repülnek, és a joggyakorlat alapján ismételt és rendszeres belépés esetén is alkalmazandó a mintaoltalmi korlát.<sup>54</sup> Az EU tagállamainak zászlói alatt hajózó, illetve repülő járművekre nem alkalmazandó a cikk, így azok az általános szabályok szerint bitorolhatják az oltalom alatt álló formatervezési mintát.

<sup>51</sup> Straus: i. m. (50).

<sup>52</sup> Beldiman, Blanke-Roeser: i. m. (17), p. 38.

<sup>53</sup> Lásd Európai Bizottság, IV/34.330 sz. ügy, Pelikan v. Kyocera.

<sup>54</sup> Gielen, Bomhard (ed.): i. m. (11), p. 668.

A közösségi rendelet 20. cikke pontosan felsorolja azokat a cselekményeket, amelyek a mentességet élvezik, így a tényleges behozatal és megjavítás nem minősül bitorlásnak. Az a személy tehát, aki például az alkatrészeket raktáron tartja vagy eladásra kínálja, nem mentesül ezen az alapon. Mindezeknek megfelelően az alkatrész behozatalának célja a javítás kell, hogy legyen, így előzetesen nem lehet javítás céljából raktáron tartani.<sup>55</sup> Megjegyzendő, hogy az ilyen hajók és légi járművek alkatrészei mintaoltalmazhatóságának tekintetében is alkalmazandó a közösségi rendelet 4. cikk (2) bekezdése, tehát egyáltalán nem biztos, hogy az alkatrészüik formatervezésiminta-oltalomra alkalmas. Továbbmenve, a közösségi rendelet 110. cikk szerinti alkatrész-klauzula is alkalmazandó, így amennyiben a hajó vagy légi jármű alkatrésze közösségi formatervezési mintát bitorolna, úgy mentesül a bitorlás, ha a hasznosítás az összetett termék eredeti megjelenésének helyreállítására irányuló javítását célozza.

### III. MIT TANULTUNK AZ ACACIA-DÖNTÉSBŐL?<sup>56</sup>



Az *Acacia*-ügynek<sup>57</sup> volt olyan olasz bírósági előzménye, amely alapján elképzelhető volt, hogy az EUB miként fog dönteni a számára feltett kérdésekben. A Milánói Bíróság<sup>58</sup> 2015. februárjában vizsgálta, hogy egy autó kerekére alkalmazandó-e az alkatrész-klauzula, így a keréktárcsát lemásoló társaság mentesülhet-e a bitorlás ténye alól.<sup>59</sup> 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 megál-

lapította, hogy az autó, mint összetett termék megjelenése, és a kerék, mint alkotórészének megjelenése, független egymástól. 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 az alkatrész-klauzula által biztosított mentességre.

<sup>55</sup> *Gielen, Bomhard (ed.): i. m. (11), p. 669.*

<sup>56</sup> C-397/16. és C-435/16. sz. egyesített ügyek, Audi AG v. Acacia Srl & Pneusgarda Srl / Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG v. Acacia Srl & Pneusgarda Srl.

<sup>57</sup> A kép forrása: [https://www.kahndesign.com/wheels/wheels\\_detail.php?i=DSP103GB03&tech=6&oe](https://www.kahndesign.com/wheels/wheels_detail.php?i=DSP103GB03&tech=6&oe) (utolsó letöltés ideje: 2019. június 8.).

<sup>58</sup> Olaszország egyébként implementálta az alkatrész-klauzulát.

<sup>59</sup> Az esetről részletesen: Top gear: protecting car wheel design. Elérhető: <http://novagraaf.prod.crunche.nl/en/news/news-about-designs?newsPath=/NewsItems/en/top-gear-protecting-car-wheel-design> (utolsó letöltés ideje: 2019. június 8.).

Az *Acacia*-ügyben előterjesztett kérdések elég összetettek ugyan, de lényegében az olasz és a német bíróságok arra kívánnak választ kapni, hogy mennyire szűken kell értelmezni az alkatrész-klauzulát. Vajon kiterjed-e azokra a kiegészítő jellegű termékekre, mint a könnyűfém keréktárcsák, ahol az ügyfélnek van választása, hogy milyen dizájnnal rendelkező terméket kérjen az autójára? Az *Acacia*-döntés milderre választ ad persze, és további iránymutatást is ad abban a tekintetben, hogy *i*) miként értelmezendő az alkotóelem fogalma, *ii*) mi szükséges a javításhoz, *iii*) melyek azon látható alkatrészek, amelyek biztosan kiesnek az alkatrész-klauzula hatálya alól (azaz a kedvtelési/esztétikai cél magyarázata), és *iv*) milyen tartalommal szükséges a tájékoztató elhelyezése egy pótalkatrészen annak árusításakor.

### III.1. Az *Acacia*-ügy tényállása

Az Audi és a Porsche számos könnyűfém keréktárcsára vonatkozó közösségi formatervezési minta jogosultja, míg az *Acacia* olyan könnyűfém keréktárcsákat gyárt, amelyek közül bizonyosak azonosak az Audi, illetve a Porsche formatervezési mintával védett keréktárcsáival. Az *Acacia* Porsche járművekhez szánt keréktárcsáival kapcsolatban megállapítható, hogy azok csak a Porsche járműveihez használhatóak. Érdekes, hogy az *Acacia* által gyártott termékeket kísérő kereskedelmi és műszaki dokumentáció, az eladási számlák és az *Acacia* internetes oldala feltüntette, hogy a szóban forgó keréktárcsákat kizárólag abból a célból értékesítik, hogy azok a javításhoz cserealkatrészként szolgáljanak. Az *Acacia* tehát alapvetően úgy értékelte az általa gyártott termékeket, hogy azok hasznosítása az alkatrész-klauzula alapján biztosított.

Az Audi az olasz bíróság előtt, míg a Porsche a német bíróság előtt indított bitorlási keresetet, amelyet első fokon mind a két gépjárműgyártó óriás meg is nyert. Az *Acacia* mindkét ügy fellebbezésében az alkatrész-klauzula által biztosított mentesülésre hivatkozott, és mindkét bíróság az EUB elé utalta az ügyet előzetes döntéshozatalra, ahol az ügyek egyesítésre kerültek.

### III.2. Az alkotóelem fogalma és a javításhoz szükségesség<sup>60</sup>

A közösségi rendelet 110. cikk (1) bekezdése szerinti alkatrész-klauzula értelmében a közösségi formatervezésiminta-oltalom nem terjed ki az összetett termék alkotóelemét képező

<sup>60</sup> A C-397/16. sz. ügyben előterjesztett második kérdéssel és a C-435/16. sz. ügyben előterjesztett első kérdéssel a kérdést előterjesztő bíróságok lényegében arra várnak választ, hogy a közösségi rendelet 110. cikkének (1) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy az abban foglalt úgynevezett „javítási” záradék a közösségi formatervezésiminta-oltalomból való kizárást az olyan formatervezési minta vonatkozásában, amely egy összetett termék olyan alkotóeleme, amelyet ezen összetett termék eredeti megjelenésének helyreállítására irányuló javítása céljából hasznosítanak, annak a feltételnek rendeli alá, hogy az oltalomban részesülő formatervezési minta függjön az összetett termék megjelenésétől. *Acacia*-ítélet, 55–78. bekezdés.

termék mintájának hasznosítására, ha az összetett termék eredeti megjelenésének helyreállítására irányuló javítását célozza. Az alkotóelem és a javítási célzat fogalmát az *Acacia*-ítélet elemzi, mivel a közösségi rendelet az alkotóelemmel kapcsolatban csak annyit rögzít, hogy az alkotóelemnek az összetett termékbe történő beillesztését követően is láthatónak kell maradnia annak rendeltetésszerű használata során.

A továbbiakban az alkotóelem fogalmát a mindennapi nyelv általános jelentése alapján kell meghatározni.<sup>61</sup> Az összetett-termék-alkotóelem mindenképp több olyan összetevőre kell, hogy utaljon, „amelyeket arra terveztek, hogy azokat valamely összetett ipari vagy kézműipari árucikkbe beszereljék, amelyek eltávolításával ezen árucikk szétszedhető és utána újból összeállítható, és amelyek nélkül az összetett termék nem használható rendeltetésszerűen”.<sup>62</sup> Ebből a meghatározásból álláspontunk szerint a két legfontosabb elem: *i*) a szétszedhetőség/újra összerakhatóság és *ii*) a rendeltetésszerű használathoz való szükségesség. Az Audi és a Porsche gépjárművek mint összetett termékek biztosan nem használhatóak rendeltetésszerűen keréktárcsák nélkül, a keréktárcsák a gépjárművekről eltávolíthatóak és visszahelyezhetőek, így az alkotóelem fogalma alá esnek.

Az alkotóelem hasznosításának az összetett termék „javítását” kell céloznia ahhoz, hogy az alkatrész-klauzula hatálya alá essen. Az előbbi pontosítás, hogy az alkotóelemre az összetett termék rendeltetésszerű használatához van szükség, magába foglalja azt is, hogy az alkotóelem meghibásodása vagy éppen hiánya megakadályozza az összetett termék rendeltetésszerű használatát. Éppen ezért az olyan gépjárműtartozékok, mint például a gyerekülés, a tetőcsomagtartó vagy az akusztikai berendezések nem tartozhatnak az ilyen alkotóelemek kategóriájába.<sup>63</sup>

Az alkotóelemnek a fentiek szerint hozzá kell járulnia összetett termék megjelenéséhez,<sup>64</sup> hiszen a közösségi rendelet 4. cikk (2) bekezdésének *a*) pontja szerint az oltalom megszerzésének előfeltétele, hogy az összetett termékbe történő beillesztését követően is látható maradjon az alkotóelem annak rendeltetésszerű használata során. Márpedig egy látható alkotóelem szükségszerűen hozzájárul az összetett termék megjelenéséhez. A javításnak pedig az eredeti megjelenéshez kell hozzájárulnia, így ezen követelmény magában foglalja, hogy a helyettesítő alkotóelem megjelenése ugyanolyan legyen, mint az összetett termékbe eredetileg beépített alkotóelemé.<sup>65</sup> Az alkatrész-klauzula „igénybevételéhez” tehát az szükséges, hogy az eredeti, a forgalomba hozatalkor meglévő megjelenés helyreál-

<sup>61</sup> Lásd *Acacia*-ítélet, 64. pont, továbbá C-431/04, 17. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

<sup>62</sup> Uo. 65. pont.

<sup>63</sup> Henrik Saugmandsgaard Øe főtanácsnoki indítvány, *Acacia*-ügy (a továbbiakban: főtanácsnoki indítvány), 89. pont.

<sup>64</sup> Főtanácsnoki indítvány, 104. pont.

<sup>65</sup> Uo. 105. pont.





### III.4. Gondossági kötelezettség<sup>70</sup>

A bíróságok az EUB-nak feltett kérdésekben lényegében arra keresték a választ, hogy az alkatrész-klauzulára hivatkozás során az összetett termék alkotóeleme gyártójának vagy értékesítőjének ügyelnie kell-e arra, hogy az összetett terméknek az ily módon hasznosított alkotóeleme csak javítás céljából lehessen megszerezhető, és ha erre ügyelnie kell, ennek milyen módon kell megtörténnie? Az Audi álláspontja szerint az alkatrész-klauzula megfelelő alkalmazása csak akkor lehetséges, ha utángyártott alkatrészeket csak javítóműhelyek számára értékesítenek, fogyasztó azokhoz közvetlenül nem férhet hozzá. A kérdés tehát egyszerűen az, hogy a közösségi rendelet 110. cikk (1) bekezdése a gyártó/értékesítő tekintetében ír elő plusz kötelezettséget.

Az *Acacia*-döntés megállapítja, hogy az alkatrész-klauzula által bevezetett mentesítés lényegében véve megköveteli, hogy az érintett pótalkatrész végső felhasználója azt a közösségi rendelet 110. cikkének (1) bekezdésében foglalt feltételek „tiszteletben tartása mellett” hasznosítsa, azaz, ezen alkatrészt az érintett összetett termék javítása keretében hasznosítsa, az összetett termék eredeti megjelenésének a helyreállítása céljából.<sup>71</sup> Mivel az alkatrész-klauzula alkalmazása a közösségi rendelethez való eltérést eredményez, ezért a klauzulára hivatkozótól elvárható, hogy a lehető legnagyobb mértékben járuljon hozzá az alkatrész-klauzula által felállított feltételek tiszteletben tartásához, ami a végső felhasználók által történő tiszteletben tartást is magába foglalja.<sup>72</sup>

A közösségi rendelet 110. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy ahhoz, hogy az e rendelkezésben foglalt alkatrész-klauzulára hivatkozni lehessen, az összetett termék alkotóelemének gyártóját vagy értékesítőjét gondossági kötelezettség terheli az említett rendelkezésben előírt feltételeknek a további hasznosítók általi tiszteletben tartását illetően.<sup>73</sup> Nyilvánvaló, hogy mindez nem jelentheti azt, hogy az összetett termék alkotóelemének gyártója vagy értékesítője minden körülmények között biztosítsa, hogy azt a végső felhasználó

<sup>70</sup> Az *Acacia*-ügyben e tekintetben álláspontunk szerint a feltett kérdések is lényegesek, így azokat itt közöljük. A C-397/16 sz. ügyben feltett kérdés: „A második kérdésre adott igenlő válasz esetén az utángyártott keréktárcsák gyártójának milyen intézkedéseket kell elfogadnia a javítást és az összetett termék eredeti külső megjelenésének helyreállítását szolgáló termékek jogszerű forgalmazásának biztosítása érdekében?”

A C-435/16. sz. ügyben felelt kérdés: „... [M]ilyen intézkedéseket kell tennie a kereset tárgyát képező mintát főszabály szerint sértő termék eladójának annak objektív biztosítása érdekében, hogy terméke kizárólag javítási, és nem más célokat szolgál, például az összetett termék bővítését vagy egyedi kialakítását? Elegendő-e,

a) hogy az eladó az értékesítési tájékoztatóban feltüntetni az utalást, hogy az értékesítés kizárólag az összetett termék eredeti megjelenésének helyreállítására irányuló javítást célozza, vagy

b) az eladónak attól kell függővé tennie a szállítást, hogy az átvévo (kereskedő és fogyasztó) írásban nyilatkozik arról, hogy csak javítási célokra használja a kínált terméket?”

<sup>71</sup> *Acacia*-ítélet, 83. pont.

<sup>72</sup> Uo. 84. pont.

<sup>73</sup> *Acacia*-ítélet (HL), 2018. február 9.

náló a közösségi rendelet 110. cikk (1) bekezdését tiszteletben tartva hasznosítsa, de a gyártót gondossági kötelezettség terheli ahhoz, hogy az alkatrész-klauzula által megállapított eltérési rendszerben részesülhessen.

A gondosan eljáró gyártónak vagy eladónak világos és olvasható módon tájékoztatnia kell a további hasznosítót (vevőt/végső fogyasztót) a termék csomagolásán, annak katalógusában és/vagy az eladási dokumentumokon a következőkről:

- i) az érintett alkatrészben olyan formatervezési minta testesül meg, amelynek nem ő a jogosultja, másrészt
- ii) hogy az kizárólag az összetett termék eredeti megjelenésének helyreállítására irányuló javítás céljából hasznosítható.

A tájékoztatás ugyanakkor nem elegendő, ezzel a gyártó még nem teljesíti gondossági kötelezettségét. A gyártónak/értékesítőnek megfelelő jogi eszközökkel, így szerződéses kikötésekkel azt is biztosítani szükséges, hogy a további hasznosítók a szóban forgó alkotóelemet ne szánják olyan hasznosításra, amely nem egyeztethető össze a Közösségi rendelet 110. cikk (1) bekezdésében előírt feltételekkel.<sup>74</sup> A főtanácsnoki indítvány mindehez hozzáfűzi, hogy a „gondosan eljáró gyártónak vagy eladónak tartózkodnia kell az alkatrész eladásától, ha tudja vagy kellő gondosság mellett tudnia kell, hogy ezt az alkatrészt nem a [közösségi] rendelet 110. cikkének (1) bekezdésében rögzített feltételek mellett fogják hasznosítani.”<sup>75</sup> Mindezt az Acacia-ítélet is elismeri.

Álláspontunk szerint az EUB gondossági kötelezettséggel kapcsolatos kiegészítése az, amely legfőképp kiegészíti az alkatrész-klauzula által megkövetelt feltételeket, és érezhető mértékű plusz kötelezettséget terhel a pótalkatrészgyártók másodlagos piaci szereplőire. Mindez azonban fontos ahhoz, hogy az alkatrész-klauzula betölthesse szerepét, és a formatervezésiminta-oltalmi rendszer megőrizhesse hatékonyságát.

#### IV. MEGOLDÁSI JAVASLATOK

Azt biztosan állíthatjuk, hogy a jelenlegi helyzet egységesítése lenne kívánatos, elkerülve az Európán belüli ilyen szintű szabályozási különbségeket a formatervezésiminta-jog területén. Ugyanakkor a kulcsországok, Németország és Franciaország álláspontjában változás nem várható az irányelv módosításának leszavazását követően. Németország informális

<sup>74</sup> Acacia-ítélet, 87. pont.

<sup>75</sup> Főtanácsnoki indítvány, 135. pont. A főtanácsnok azzal érvelt, hogy más összefüggésben ugyan, de a GS Media-ítéletben (C-160/15, EU:C:2016:644) a Bíróság kimondta, hogy valamely internetes oldalon olyan védett művekhez vezető hiperlinkek elhelyezése, amelyek egy másik internetes oldalon a szerzői jog jogosultjának engedélye nélkül szabadon hozzáférhetők, nem minősül a 2001/29 irányelv 3. cikkének (1) bekezdése szerinti „nyilvánossághoz közvetítésnek”, amennyiben e linkeket olyan személy helyezte el haszonszerzési cél nélkül, aki nem tudott vagy nem tudhatott e művek közzétételének jogellenes mivoltáról. Még ha ezen ítéletet közvetlenül nem is ültethető át az Acacia-ügyekre, az EUB az főtanácsnok által javasolt szempontoz hasonló szempontokra hivatkozott.

megegyezése az autóparral nem teszi szükségessé a *status quo* megváltoztatását.<sup>76</sup> Franciaország, versenyhatóságának 2012-es ajánlása ellenére, 2014. januárjában leszavazta az alkatrész-klauzula nemzeti szintű bevezetését, így a francia álláspont is világos. Más jelentős autóiipari érdekeltségű országok, mint Románia, a saját – szintén versenyhatósági – ajánlása ellenére nem gondolkodik az alkatrész-klauzula bevezetésén. Röviden, egy esetleges bizottsági szavazás hasonló álláspontra jutna, így jelenleg nem gondoljuk, hogy a közeljövőben bármi esélye lenne a liberalizáció felé történő mozdulásnak. A tanulmány jelen IV. pontja alatt azonban a megoldásra röviden több javaslatot is teszünk, bemutatva a megoldások pozitív és negatív aspektusait is.

#### IV.1. A jelenlegi helyzet fenntartása

A jelen helyzet fenntartása azon tagállamoknak biztosan jó, amelyek erős autóiipari érdekeltséggel rendelkeznek, ugyanis jelenleg a tagállamokra van bízva, hogy saját piacukat liberalizálják vagy sem. Azok a tagállamok, amelyek nem vezették be az alkatrész-klauzulát, továbbra is élvezik annak az előnyét, hogy a másodlagos piacon a fogyasztóknak nincs választásuk, azokban a tagállamokban pedig, amelyek bevezették az alkatrész-klauzulát, a verseny a másodlagos piacon megindult, de ez a piac nem terjed ki a teljes belső piacra, így a hatások megkérdőjelezhető.

Mindamellettt a tagállamoknak lehetőségük van arra, hogy a formatervezésiminta-oltalom funkcionalitás alapon való korlátozásának szabályait fejlesszék és adott esetben emeljék.<sup>77</sup> A funkcionalitáson alapuló korlátozás ugyanis létezik, a must fit alkatrészek tekintetében rögzítve van. A *status quo* fenntartása mellett szól az is, hogy a jelenlegi helyzet nem tűnik úgy, hogy akadályozná a fejlődést a gépjárműiparban, tudniillik a pótalkatrészek piacának alacsony befektetési környezete is elegendően élénk ahhoz, hogy a terület általános fejlődését megteremtse, nemcsak az autóiiparban, hanem további olyan szektorokban, ahol az összetett termékek, mint a porszívók, nyomtatók, kávégépek stb. jelen vannak.<sup>78</sup>

#### IV.2. Időben korlátozott oltalom

Az időben korlátozott oltalom azt jelenti, hogy az eredeti gyártókat, a formatervezési minta jogosultjait bizonyos ideig korlátozásmentesen, az általános szabályok szerint illetné meg az oltalomból eredő jogok, és csak bizonyos időintervallum lejártát követően lenne alkalmazandó az adott minta tekintetében az alkatrész-klauzula által felállított mentességi rendszer, vagy az adott időintervallum lejártát követően az alkatrészre vonatkozó oltalom lejárna. Mindez az eredeti gyártóknak biztosítana kizárólagos kezdeti időszakot, amely

<sup>76</sup> Beldiman, Blanke-Roeser: i. m. (17), p. 85.

<sup>77</sup> European Commission, Legal review on industrial design protection in Europe, 2016. június 6., p. 146.

<sup>78</sup> Uo.

időszak lejártát követően a piac számára megnyitná a versenyt. A must match alkatrészek tekintetében az időben korlátozott oltalom nem új keletű ötlet, az irányelv megalkotásakor, már 1993-ban a Bizottság hároméves időtartamot akart biztosítani a pótalkatrészek számára.<sup>79</sup> Ez az irányelv megalkotásának körülményeit figyelembe véve került elfogadásra, de három ország, Görögország (5 év), Svédország (15 év) és Dánia (15 év) nemzeti szinten már alkalmazzák ezt a megoldást.

Az időben korlátozott oltalom ugyanakkor a TRIPS-megállapodás 26. cikk (3) bekezdésébe ütközik, amely egy minimum tízéves oltalmi időt követel meg az egyezményben részes államoktól, így elviekben egy tíz évnél rövidebb, korlátozott idejű oltalmat megállapítani, amit követően az oltalom megszűnik nem lehetséges a TRIPS-megállapodás alapján. A szakirodalomban az is vitatott, hogy a TRIPS-megállapodással összhangban van-e egyáltalán az alkatrész-klauzula,<sup>80</sup> így ha bizonyos idő után nem szűnne meg az oltalom, csak belépne az alkatrész-klauzula által biztosított mentesség, annak jogszerűsége is kérdéses.

Az időben korlátozott védelemnél figyelembe kell venni két dolgot, *i)* a termék életciklusát, és *ii)* a jótállás időtartamát. A gépjárművek tekintetében nem egyértelmű, hogy mi az átlagos élettartam, de a szakértők 7 és 13 év közé saccolják.<sup>81</sup> Az összetett termék esetén is bizonyos alkatrészeknek más az életciklusuk. Vannak olyan alkatrészek, amelyek a természetes elhasználódás miatt igénylik időről időre a cserét, míg az ütközőzónában lévő alkatrészek cseréje gyakorlatilag a gépjármű használatának első napjától szükséges lehet.<sup>82</sup> A jótállás/garancia időtartama is meghatározó, hiszen ezen időszak alatt a gépjármű-tulajdonosok gyakorlatilag az eredeti gyártó hivatalos szervizéhez vannak kötve, máskülönben elvesztik garanciális jogosultságukat. Így ha a másodlagos piaci szereplők egy bizonyos idő után kapnának rá lehetőséget, hogy gyárthassák javítás céljából a látható alkatrészt, azzal a problémával szembesülnek, hogy vissza kell nyerniük az ügyfelet.<sup>83</sup> A Bizottság 2004-es jelentése szerint az időben korlátozott oltalom is *de facto* teljes védelmet biztosítana, és a magasabb árak is valószínűsíthetőek fogyasztói oldalról.<sup>84</sup>

#### IV.2.1. ECTA-javaslat<sup>85</sup>

Az ECTA a „European Communities Trade Mark Association” rövidítése, amely gyakorlatilag Európán belül a legrangosabb védjegy- és formatervezésiminta-joggal foglalkozó szervezet, rendszeresen véleményezi az európai jogalkotók ECTA által érintett döntéseit.

<sup>79</sup> Beldiman, Blanke-Roeser: i. m. (17), p. 87.

<sup>80</sup> Lásd a jelen tanulmány II.4. pontjában foglaltakat.

<sup>81</sup> Beldiman, Blanke-Roeser: i. m. (17), p. 87.

<sup>82</sup> I. m. (40).

<sup>83</sup> Uo.

<sup>84</sup> Beldiman, Blanke-Roeser: i. m. (17), p. 88.

<sup>85</sup> ECTA Position Paper on Spare Parts, 2016. Elérhető: [http://www.ecta.org/IMG/pdf/ECTA\\_-\\_Position\\_Paper\\_-\\_Spare\\_Parts\\_%28003%29.pdf](http://www.ecta.org/IMG/pdf/ECTA_-_Position_Paper_-_Spare_Parts_%28003%29.pdf) (utolsó letöltés ideje: 2019. június 8.).

A tanulmányban azért kívánunk külön kitérni az ECTA javaslatára, mert kifejezetten érdekesnek és kritikával illelhetőnek tartjuk, hogy egy ilyen magas szervezet csatlakozott a korlátozott időbeli oltalmat javasolók csoportjába.

Az ECTA álláspontja szerint a megoldást félúton kell keresni, ezért az alkatrészek tekintetében az oltalmat öt évben kell maximálni a megújítás lehetősége nélkül, utána meg kellene nyitni a versenyt a piacon. A gépjárművek dizájnjának hétéves élettartamot vesz alapul, így a javaslat szerint elegendő ideje lenne az eredeti gyártónak, hogy a monopóliumhelyzetét kihasználva megtérüljön a befektetése, és a verseny is beindulhasson.

Álláspontunk szerint az ECTA javaslata több oldalról kidolgozatlan és vitatható. Egyrészt nem veszi figyelembe, hogy azért az alkatrész-klauzula nem kizárólag gépjárművek pótalkatrészeire vonatkozik, másrészt egyáltalán nem foglalkozik az időben korlátozott védelem negatív oldalaival, amelyekre komoly tanulmányok készültek, és amelyeket fentebb érintettünk. Az időben korlátozott oltalom álláspontunk szerint nem egy félúton lévő, hanem sokkal inkább a teljes védelem felé eltolódó megoldás, és az autóiipar területén befolyással rendelkező államoknak kedvez.

### IV.3. Teljes liberalizáció

A teljes liberalizáció alatt azt értjük, hogy a pótalkatrészek egyáltalán ne élvezhessenek formatervezésiminta-oltalmat Európában. A teljes liberalizációval kapcsolatban nyilván számtalan érvet lehet pozitív és negatív oldalról is felsorakoztatni. A pozitív oldala, hogy a másodlagos piacon a verseny nyilván érezhetően megnőne az értékesítési lánc valamennyi területén, aminek velejárója lenne, hogy a fogyasztók nagyobb pótalkatrész-választékkal szembesülnének a piacon, és az árak is a fogyasztóknak kedvezőbben alakulnának. Az egységes szabályozás a jogbiztonságot is növelné, és egy ilyen harmonizáció a Belső Piac működését javítaná, valamint a kis- és középvállalatok piaci megjelenését segítené.<sup>86</sup> A teljes liberalizáció mellett az autóiipari szakértők azt az érvet is felhozták, hogy a gépjármű mint összetett termék élettartamköltségét nehéz megállapítani, különösen a javításra szánt alkatrészek és az ütközőterületek tekintetében, így a másodlagos piac árazási stratégiája nem fogja befolyásolni az elsődleges piacon a gépjárművek eladását, vagy legalábbis csak kevésbé.<sup>87</sup>

A formatervezésiminta-oltalom megtagadása a pótalkatrészekről ugyanakkor egyes elemzések szerint a pótalkatrészek minőségi és biztonsági romlásához vezethetne.<sup>88</sup> Bizonyos másodlagos piaci szereplők ugyanis elkezdenének az összetett termékekhez olyan alkatrészeket gyártani, amelyek tökéletesen illeszkednek az eredeti termékekbe, de sokkal

<sup>86</sup> I. m. (77).

<sup>87</sup> I. m. (77), p. 145.

<sup>88</sup> Lásd: The consequences for the safety of consumers and third parties of the proposed directive amending Directive 98/71/EC on legal protection of design rights, September 2006, by Juri/Autopoli/Thatcham, committed by the Legal Affairs Committee of the European Parliament.

gyengébb anyagból készülnek, tehát a hamisított termékek aránya szignifikánsan megnőne Európában. Az autópári szektor szakértői szerint megoldásképpen ki lehetne alakítani egy olyan közös akkreditációs rendszert, amely kötelező lenne gépjárműjavítások esetén annak érdekében, hogy a minimális biztonsági követelmények mindig be legyenek tartva.

Álláspontunk szerint a fenti teljes liberalizáció több negatívumot rejt magában, mint amennyi hozzáadott értéke lenne. A formatervezésiminta-jogok az alkatrész-klauzulával karöltve védik az eredeti gyártó és a fogyasztó érdekeit is, ugyanis javítani lehet a gépjárműveket alacsonyabb áru másodlagos piaci termékekkel is, mindemellett a konkurens gyártók nem másolhatják a látható alkatrészeket korlátlanul. Ugyanakkor a teljes liberalizáció megfelelő biztonsági sztenderdek megkövetelése nélkül valóban átmeneti ideig fejetlenséget okozna az alkatrészek minősége terén, és ez egy olyan „veszélyes üzemi” környezetben, mint a közlekedés, nem biztos, hogy szerencsés.

#### IV.4. Díjazási rendszer kényszerengedélyeztetéssel

A díjazási rendszer abból a feltevésből indul ki, hogy a látható pótalkatrészek formatervezésiminta-oltalom-képesek, és a formatervezési minta hasznosítását kényszerengedéllyel bárki számára lehetővé kell tenni méltányos és megfelelő ellenszolgáltatás megfizetése mellett. Egy jól működő díjazási rendszer mindkét fél számára előnyökkel jár, az eredeti gyártó ellentételezést kap a minta megalkotásáért, míg a pótalkatrészgyártók jogszerűen léphetnek piacra, élénkítve így a versenyt, és a fogyasztók számára kedvezőbb árakat biztosítva.

A díjazási rendszer előnyeit korábban is észlelték már a jogalkotók, és mivel a TRIPS-megállapodás alapján jogszerűen bevezethető lenne, így az Európai Bizottság 1996-os irányelvi módosítási javaslata tartalmazott ezzel kapcsolatos rendelkezést. A rendelkezés – mint ismeretes – sosem került elfogadásra, főleg azért, mert *i*) a díjazás megállapításának alapjaiban nem tudtak megegyezni, és *ii*) a rendelkezést adminisztratív szempontból túl terhesnek ítélték meg.<sup>89</sup>

Kétségtelen, hogy a díjazásos rendszer legnehezebb pontja az, hogy a díjazás mértékét megállapítsuk. A jogdíjak számítására persze már számos iránymutatást találhatunk. A nemzeti hivataloknak vagy az EUIPO-nak mindenképpen támogatnia kellene egy ilyen rendszert hivatalos iránymutatásokkal, és azzal, hogy az engedélyek EU versenyjogával való összhangját ellenőrzi.<sup>90</sup> A pótalkatrészek esetében a számítás alapján annak az összegnek kell lennie, amely az eredeti gyártó oldalán költségként felmerült a minta megalkotásakor. A számításhoz számos módszer elképzelhető, de a kiindulási pontnak mindenképpen az eredeti gyártó ráfordításának kell lennie.<sup>91</sup> A Bizottság által felvázolt méltányos és megfelelő ellenszolgáltatás (*fair and reasonable*) kalkulációs alap továbbra is ajánlatos azzal, hogy

<sup>89</sup> Beldiman, Blanke-Roeser: i. m. (17), p. 107.

<sup>90</sup> I. m. (77), p. 144.

<sup>91</sup> Beldiman, Blanke-Roeser: i. m. (17), p. 109.

megkülönböztetéstől mentes (*non-discriminatory*) jellemzőt is hozzá szükséges venni. Ezen szabványok alkalmazására a szabadalmi jog által biztosított kimunkált joggyakorlat adhat támpontot, ennek vizsgálata meghaladja jelen tanulmány kereteit.

A díjazási rendszer előnyeik akkor jöhetnek majd igazán elő, ha reális és napi szintű alternatívává válik a pótalkatrészek 3D nyomtatással történő előállítás, hiszen az eredeti gyártók és a független másodlagos piaci szereplők közötti kapcsolat alapjaiban fog megváltozni. Ezen változásra kívánunk töviden rámutatni a következő fejezetben.

## V. A JÖVŐ: 3D NYOMTATÁS MINT ALKATRÉSZ-ELŐÁLLÍTÁSI LEHETŐSÉG

A jelenlegi helyzet a tanulmány II. fejezetében bemutatottak szerint megoldatlan. Álláspontunk szerint a jövő nem könnyíti meg a pótalkatrészek formatervezésiminta-oltalmának kérdését, sőt, csak komplikálja azt, mivel a technológia fejlődésével hamarosan elérhetjük azt, hogy az alkatrészeket egy informatikai fájl és egy háromdimenziós nyomtató segítségével bárki előállíthatja. Rövid kitekintést kívánunk tehát adni arról, ami előttünk áll, és talán már most érdemes a jogalkotónak az alkatrészekkel kapcsolatban elgondolkozni azon, hogy milyen változást jelentenek majd a piacnak a technológia adta lehetőségek.

### V.1. A 3D nyomtatás technológiájáról

Ellentétben a hagyományos gyártási technológiával, ami az anyagok mozgatására és transzformációjára épül, a 3D nyomtatás additív gyártástechnológiaként, számítógép által vezérelve, vékony rétegek egymásra helyezésével építi fel a kívánt formát minimális hulladékot generálva. Ezzel a technikával könnyen és rugalmasan tetszőleges forma elkészíthető, aminek a paramétereit egy 3D tervezőprogrammal – vagy már létező objektum esetén 3D szkennelvel – méretarányosan, a legapróbb részletekig – bemélyedések, csúcsok, szükség esetén alátámasztások – kell meghatározni. Az így felépített modellt a program rétegekre bontja, és egy úgynevezett virtuális dizájn-fájlba, CAD<sup>92</sup> fájlformátumban közvetlenül a nyomtatónak továbbítja.<sup>93</sup> Számos eljárás létezik arra, hogy a generált 3D modellt kinyomtassuk. A nyomtató a fényérzékeny polimereket porállagú vagy folyékony állapotban, rétegenként viszi fel és keményíti meg a szükséges pontokban valamilyen fényforrás segítségével – hagyományos fényforrás, UV-lámpa, LED –, majd a felesleget eltávolítja.<sup>94</sup>

Kezdetekben az additív termelést csak gyors prototípusgyártásra használták (úgynevezett *rapid prototyping*) költség- és időtakarékoság céljából, napjainkra viszont kiterjedt a

<sup>92</sup> A CAD jelentése: Computer Aided Design.

<sup>93</sup> Beldiman, Blanke-Roeser: i. m. (17), p. 116.

<sup>94</sup> <https://3dprinting.com/what-is-%203d-printing/> (utolsó letöltés ideje: 2019. június 8.).



felhasználási kör a sorozatgyártású termékekre is.<sup>95</sup> Ehhez hozzájárult a nyomtatók pontosságának növekedése, illetve az anyagok széles körű felhasználhatósága is. Ma már szinte bármilyen anyagból – műanyag, fém, kerámia, papír, biosejtek stb. – létre tudunk hozni 3D-s nyomtatott objektumot.<sup>96</sup>

A 3D nyomtatás és az abban rejlő lehetőségek köre és ezzel együtt a jelentősége is napról napra növekszik, ami a hétköznapjainkra is kihatással lesz. A növekedést jól mutatja, hogy a 3D nyomtatási ipar éves növekedési rátája 60% köré becsült.<sup>97</sup> A technológiai fejlődés mellett a jog szerepe is növekszik, hiszen a 3D nyomtatás során felmerülő jogi problémákra reflektálnia kell. A jogi problémák tárháza külön tanulmányt kívánna, hiszen felmerül a személyiségi jogok, az adatvédelem, a szerzői jog, a védjegyjog és a formatervezésiminta-jog rendelkezéseibe való ütközés lehetősége, azonban terjedelmi okok miatt jelen tanulmány csak a formatervezésiminta-jog, azon belül is a pótalkatrészek helyzetére tér ki röviden.

## V.2. A 3D nyomtatás hatása az alkatrészpiacra

A technológia fejlődésének – és ezen belül a 3D nyomtatás megjelenésének – köszönhetően a következő évtizedekben a globális gazdaság mély paradigmaváltáson mehet keresztül. A gyártási folyamatok átalakulása új üzleti modelleket hív életre, ugyanis a 3D nyomtatók előállításának költsége folyamatosan csökken, és egyetlen nyomtató számos alkatrész előállítására képes. A gyártás és a készlet fenntartása is decentrealizáltá válik, és az ügyfelek számára több helyen lesz elérhető. A szállítás is teljesen átalakul, hiszen a 3D nyomtatás segítségével kizárólag a nyomtatóba szükséges alapanyagot kell fizikai csatornákon szállítani, a CAD-fájl egyszerű számítógépes továbbítással költségmentesen elér a címzetthez, így ez a technológia a teljes ellátási láncot, a gyártástól az elosztóhálózatokon keresztül a szállítóig, alapjaiban fog megváltoztatni.<sup>98</sup> Mindennek nyilvánvalóan az is a következménye, hogy az alkatrészeket nem szükséges olyan mennyiségben raktáron tartani sem, hiszen a leggyártásuk sokkal kevesebb időt vesz majd igénybe, és sokkal több helyen lesznek előállíthatóak. *Thomas Campbell* szerint mindez azt fogja eredményezni, hogy a gyártás részben eltávolodik a hatalmas gyártóktól, és áthelyeződik kisebb helyi hubokban, azokba az országokba, ahol a fogyasztó ténylegesen igényli az alkatrészeket.<sup>99</sup> A termelési és elosztási költség jelentős csökkenése azt

<sup>95</sup> Horváth Bálint: Digitális transzformáció és ipar 4.0. Szakdolgozat, Budapesti Corvinus Egyetem, elérhető: [http://publikaciok.lib.uni-corvinus.hu/publikus/szd/Horvath\\_Balint\\_2018.pdf](http://publikaciok.lib.uni-corvinus.hu/publikus/szd/Horvath_Balint_2018.pdf) (utolsó letöltés ideje: 2019. június 8.), p. 38.

<sup>96</sup> <https://3dprinting.com/what-is-%203d-printing/> (utolsó letöltés ideje: 2019. június 8.).

<sup>97</sup> Richard Adler: Navigating Continual Disruption. Elérhető: <http://www.johnseelybrown.com/navigatingdisruption.pdf> (utolsó letöltés ideje: 2019. június 8.), p. 24.

<sup>98</sup> Thomas Campbell, Christopher Williams, Olga Ivanova, Banning Garrett: Could 3D Printing Change the World? Technologies, Potential, and Implications of Additive Manufacturing. Elérhető: [https://www.atlanticcouncil.org/images/files/publication\\_pdfs/403/101711\\_ACUS\\_3DPrinting.PDF](https://www.atlanticcouncil.org/images/files/publication_pdfs/403/101711_ACUS_3DPrinting.PDF) (utolsó letöltés ideje: 2019. június 8.).

<sup>99</sup> Uo., p. 11.

eredményezheti, hogy még egy termék kis mennyiségű előállítás is gazdaságilag vonzóvá válhat.<sup>100</sup> Mindez a piacra lépési nehézségeket is csökkenti, új utat nyit új piaci szereplők számára, és csökkenti az iparra jellemző centrealizáltságot. Ugyanakkor viszonylag kicsi annak az esélye, hogy a pótalkatrészeket majd otthonunkban nyomtathatjuk.

A 3D nyomtatásnak kétségtelenül széles körű alkalmazási területet fog nyújtani az autógyártás ipar, ahol már most dolgoznak a technológia alkalmazhatóságán.<sup>101</sup> A repülőgépiparban az Airbus és a Boeing már rutinszerűen alkalmazza a 3D technológiát bizonyos elemek legyártására.<sup>102</sup> Az autógyártók már napjainkban szintén használják a technológiát bizonyos alkatrészek gyártására, illetve egy amerikai vállalat, a Local Motors már egy egész autót is képes volt legyártani a 3D nyomtatási technológiával. Az iparági szakértők 10-15 éves időtartamban jóslják azt, hogy a pótalkatrészeket tömegesen a 3D nyomtatás technológiájával fogják gyártani.<sup>103</sup>

Az alkatrészpiacon a fentiekén kívül számos további hatással lehet számítani. Ugyanis a fogyasztók talán sokkal nagyobb részt fognak kivenni a termékek összeállításából és konfigurációjából azáltal, hogy online választhatják ki a termékeket, a megjelenést módosíthatják (a megjelenés személyre szabása), és egyszerűen kinyomtathatják a helyi kereskedésben/szervizben.<sup>104</sup> Az intelligens autók megjelenése annyiban ugyanakkor mindenképpen befolyásolja a gépjármű látható alkatrészeit, hogy egyre több szenzor, érzékelő és kamera található a gépjárműveken, egyre speciálisabb anyagokból készülnek. Kísérleteznek például olyan motorháztetővel, amely önmagában egy akkumulátor lenne, az elektromos autó áramforrása, és amelyet a nap is képes tölteni. Ezen látható alkatrészek előállítása ugyanakkor a 3D nyomtatás segítségével jelenleg nehezen elképzelhető, hiszen egy szenzor esetén összetett technológiáról beszélhetünk. Lesznek tehát olyan alkatrészek, amelyek a technológia korlátai miatt nem nyomtathatóak, vagy egyszerűen túl nagyok ahhoz, hogy egy szerviz helyiségében 3D technológiával nyomtathatóak legyenek.<sup>105</sup>

Az alkatrészek tekintetében az is kérdéses lesz, hogy a másodlagos piaci szereplők hogyan tudják majd azokat az alkatrészeket nyomtatni, amelyeket az eredeti gyártók nem nyomtatnak, így hivatalos CAD-fájl nem létezik az adott alkatrész tekintetében. Nehezen elképzelhető ugyanis az az eset, hogy egy szkennel olyan alaposan tudjon beolvasni egy alkatrészt, hogy valamennyi biztonsági hozzávalót is felismerve képes legyen az eredeti előállítóval megegyező minőséget produkáló CAD-fájl létrehozására.<sup>106</sup>

<sup>100</sup> Beldiman, Blanke-Roeser: i. m. (17), p. 118.

<sup>101</sup> Az Audi jelenlegi kutatásaira lásd például: <https://www.audi.com/en/experience-audi/mobility-and-trends/working-world/3d-printing.html> (utolsó letöltés ideje: 2019. június 8.).

<sup>102</sup> Beldiman, Blanke-Roeser: i. m. (17), p. 116.

<sup>103</sup> Beldiman, Blanke-Roeser: i. m. (17), p. 115.

<sup>104</sup> I. m. (36), p. 130.

<sup>105</sup> Phil Reeves, Dinusha Mendis: The Current Status and Impact of 3D Printing Within the Industrial Sector: An Analysis of Six Case Studies. Intellectual Property Office, London, 2015, p. 18.

<sup>106</sup> Reeves, Mendis: i. m. (105), p. 19.

A versenyre és elérhetőségre gyakorolt, fent felvázolt pozitívumok mellett azonban meg kell említeni a 3D nyomtatás technológiájának jelenleg ismert negatív oldalait. A 3D nyomtatóval előállított termékek ugyanis a legtöbbször más rugalmassági és tartóssági jellemzőkkel készülnek, mint hagyományos módon előállított társaik. Mindezek mellett a különböző nyomtatók között hatalmas eltérés lehet abban a tekintetben, hogy ugyanazon CAD-fájlból milyen minőségű terméket nyomtatnak. Végül a rétegről rétegre nyomtatás a technológia legnagyobb kihívása, ugyanis teljen más stabilitást ad egy terméknek.

### **V.3. A 3D nyomtatás hatása az alkatrészekkel kapcsolatos formatervezésiminta-jogi vitára**

A fentiekben láttuk, hogy mi a 3D nyomtatás háttere, és hogyan változtat(hat)ja meg az alkatrészpiacot. Milyen hatással lesz mindez a formatervezésiminta-jogi rendszerre? Elnézve az autógyártók és a másodlagos piaci pótalkatrészek előállítói közötti jelenlegi feszültséget és érdekellentét, az biztosan nem fog változni, sőt várhatóan még kielezettebb lesz, amelynek részleteit nehéz megjósolni, hiszen nem látjuk még teljesen a 3D technológia alkalmazhatóságának pontos részleteit.

A dizájnvédelmi igény valószínűleg nőni fog, mivel a kikényszeríthetőség csökkenése várható a nyomtatók elterjedésével. Mint azt korábban bemutattuk, a személyre szabhatóság szignifikáns növekedésével új üzleti lehetőségek jönnek, amelyek eredményeképpen az alkatrészek formatervezési mintái több irányból is érkehetnek: *i)* az eredeti gyártótól, *ii)* a másodlagos piaci szereplőtől, és *iii)* magától a fogyasztótól, akinek lehetősége lesz beleszólni az alkatrész megjelenésébe.<sup>107</sup> Az eredeti gyártók tovább próbálják majd védeni a látható alkatrészek megjelenését valószínűleg sokkal nagyobb variációszámban, tekintettel a 3D nyomtató által könnyedén előállítható variánsokra. A független szolgáltatóknak arra is lehetőségük nyílik, hogy saját maguk könnyebben állítsák elő a dizájnalternatívákat, így az eddigiekhez képest jelentősen megnövekedhet azon műhelyek/társaságok száma, amelyek kifejezetten gépjárműmegjelenés-tuninggal, illetve személyre szabhatósággal foglalkoznak. Összefoglalva, a 3D nyomtatás technológiájának erre a területre történő berobbanásával az várható, hogy jóval nagyobb számú variáns lesz egy formatervezésimintaoltalom-képes pótalkatrészből valóban oltalom alá helyezve, és a személyre szabhatóságot az eredeti gyártók is meg akarják majd – a jelenleginél is jobban – lovagolni.

Ugyanakkor a vitához erősen hozzátartozik, hogyan fog alakulni a formatervezésiminta-oltalomból eredő jogok kikényszerítése. A 3D nyomtatással jogosulatlanul előállított termékek utolérése ugyanis sokkal nehezebbé válik, mint a jelenlegi jogérvényesítés, hiszen sokkal nagyobb számban, szerteágazóan és kevésbé nyilvánvalóan tudnak előállítani pótalkatrészeket.

<sup>107</sup> Beldiman, Blanke-Roeser: i. m. (17), p. 126.

## VI. ÖSSZEGZÉS

A technológia változások a formatervezésiminta-oltalom intézménye elé is új akadályokat gördetnek, a jogalkotónak a 3D nyomtatással, a mozgó dizájnok elterjedésével, a grafikus felhasználói felületek<sup>108</sup> nagy számával kapcsolatban felmerülő kérdésekre is válasszal kell szolgálnia. Az alkatrészekkel kapcsolatos szabályozási hiányosság ezzel szemben nem aktuálisan kialakult probléma, az már az irányelv megalkotásakor létezett, ugyanakkor éppen az időmúlásra tekintettel lenne itt az ideje, hogy a megoldás az irányelv részévé váljon. Álláspontunk szerint a formatervezésiminta-oltalom intézményét fenn kell tartani a gyártóknak, a teljes liberalizáció nem indokolt, mivel más eszközökkel is meg lehet oldani, hogy a kecske is jóllakjon, és a káposzta is megmaradjon. Az alkatrész-klauzula nemzeti szinten történő bevezetése vagy éppen egy engedélyeztetési rendszer lehet a megoldás, amely ténylegesen félúton helyezkedik el. Mit mondhatnánk, a gép forog, az alkotó pihen? Sajnos nem, a (jog) alkotónak még igen sok teendője van az gép továbbforgatásával kapcsolatban, pihenésre jelenleg nincs idő.

<sup>108</sup> A témában lásd *Baksay-Nagy György*: Modernkori problémák: Dizájnvédelem a képernyőinknek. Infokommunikáció és Jog, 15. évf. 71. sz., 2018, p. 78–85.