



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΑΤΡΩΝ
ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

(πρώην Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής – Μεσολόγγι)

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Δυνατότητα και σκοπιμότητα δικαιωμάτων στα
βιομηχανικά σχέδια και στις εφευρέσεις των
αυτοκινήτων**

Possibility and opportunity of rights on car industrial
designs and inventions

**ΛΥΤΡΙΒΗ ΕΥΓΕΝΙΑ
ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ ΙΩΑΝΝΑ**

ΠΑΤΡΑ, 2021

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σε έναν κόσμο που δίνει έμφαση στην αισθητική, η εμφάνιση ενός προϊόντος μπορεί να είναι καθοριστικό στοιχείο στην τελική απόφαση αγοράς του καταναλωτή. Ο σχεδιασμός, η εμφάνιση και η αίσθηση ενός προϊόντος μπορεί σε μεγάλο βαθμό να συμβάλει στην επιτυχία ή την αποτυχία του. Ο σχεδιασμός δημιουργεί τη συναισθηματική σύνδεση με τους καταναλωτές και συμβάλει άμεσα στη δημιουργία εμπορικών σημάτων. Εν ολίγοις, η επιτυχία στην αγορά εξαρτάται συχνά από το πόσο καλό είναι ένα προϊόν και όχι από το πόσο καλά λειτουργεί ιδιαίτερα όταν η αγορά προσφέρει μια μεγάλη ποικιλία προϊόντων με την ίδια ή παρόμοια λειτουργία.

Πώς μπορεί να προστατευτεί ένας σχεδιασμός προϊόντος; Πότε μπορεί να προστατευθεί ως βιομηχανικό σχέδιο, δίπλωμα ευρεσιτεχνίας, πνευματικά δικαιώματα ή / και εμπορικό σήμα; Αυτή η εργασία θα προσπαθήσει να κάνει εκτενή αναφορά σε στοιχεία σε σχέση με την προστασία του σχεδιασμού , ενώ ταυτόχρονα εστιάζει στον τρόπο με τον οποίο ένας επιχειρηματίας ή μια επιχείρηση πρέπει να αποφασίζει για τα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας του και ιδιαίτερα σε σχέση με τα νέα σχέδια προϊόντων του.

Λέξεις κλειδιά: Δικαιώματα, βιομηχανικά σχέδια , εφευρέσεις , αυτοκίνητα

ABSTRACT

In a world that emphasizes aesthetics, the appearance of a product can be a key element in the final consumer decision to buy. The design, appearance and feel of a product can greatly contribute to its success or failure. Design creates an emotional connection with consumers and contributes directly to branding. In short, market success often depends on how good a product is and not on how well it works especially when the market offers a wide variety of products with the same or similar function.

How can a product design be protected? When can it be protected as an industrial design, patent, copyright and / or trademark? This paper will try to make extensive reference to design protection elements, while at the same time focusing on how an entrepreneur or business should decide on its intellectual property rights and especially on new product designs. of.

Key words: Car, industrial designs, inventions, rights

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Περίληψη	ii
Abstract	iii
1. Εισαγωγή	1
2. Ο βιομηχανικός σχεδιασμός	1
2.1. Καταχώριση σχεδιασμού	3
2.2. Εξασφάλιση μιας σειράς δικαιωμάτων	3
3. Προστασία του βιομηχανικού σχεδιασμού στην ΕΕ	5
3.1. Προστασία κοινοτικού σχεδιασμού	5
3.2. Ο σύνδεσμος μεταξύ διεθνούς και κοινοτικής προστασίας σχεδιασμού	6
3.3. Αξιολόγηση της λειτουργίας του συστήματος σχεδιασμού στην Ευρώπη	6
3.4. Η σημασία του σχεδιασμού στην αγορά της ΕΕ	7
4. Διαδικασία δυνατότητας και σκοπιμότητας δικαιωμάτων στα βιομηχανικά σχέδια και στις εφευρέσεις των αυτοκινήτων στην Ελλάδα	7
5. Βιομηχανικός σχεδιασμός στην αυτοκινητοβιομηχανία	14
6. Προστασία διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας στην ΕΕ	20
6.1. Διπλώματα ευρεσιτεχνίας - ένα κίνητρο για καινοτομία	20
6.2. Δράσεις της Επιτροπής: Μεταρρύθμιση διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας: Το ενιαίο δίπλωμα ευρεσιτεχνίας	21
6.3. Ενιαία προστασία διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας: Μοντέλο χρησιμότητας	21
6.4. Συμπληρωματικά πιστοποιητικά προστασίας	21
6.5. Βιοτεχνολογικές εφευρέσεις	21
6.6. Ενίσχυση της εκμετάλλευσης διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας	22
6.7. Εκμετάλλευση IP για βιομηχανική καινοτομία	22
6.8. Αυστραλία	24
6.9. Ευρωπαϊκή Ένωση	24
6.10. Γερμανία	25
6.11. Ιταλία	25
6.12. Ισπανία	25
7. Δικαίωμα στην εφεύρεση	26
8. Πολιτική αυτοκινήτων σε ευρωπαϊκό επίπεδο	26
9. Συμπεράσματα	32
10. Βιβλιογραφία	32

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Είναι αυτονόητο ότι ο βιομηχανικός σχεδιασμός είναι ένα κρίσιμο στοιχείο της εμπορικής επιτυχίας ενός αυτοκινήτου - η εμφάνιση, το σχήμα, οι γραμμές, τα περιγράμματα και το χρώμα του είναι τα πρώτα πράγματα που παρατηρούμε, πολύ πριν καθίσουμε μέσα ή το οδηγήσουμε. Αυτό δεν ήταν ποτέ πιο αληθινό από ό, τι στη σημερινή ψηφιακή εποχή, όταν οι περισσότερες αποφάσεις αγοράς λαμβάνονται στο διαδίκτυο. Η αγορά ενός αυτοκινήτου είναι συχνά μια συναισθηματική απόφαση και λαμβάνουμε υποθέσεις σχετικά με την απόδοση, την ποιότητα, την αίσθηση και ακόμη και το κόστος με βάση την εμφάνιση μόνο.¹

Είναι σημαντικό ότι ο σχεδιασμός είναι επίσης ο τρόπος με τον οποίο διαχωρίζουμε τα διαφορετικά αυτοκίνητα - οι κατασκευαστές χρησιμοποιούν το σχεδιασμό για να διαφοροποιήσουν τις μάρκες τους, επιτρέποντας στα οχήματά τους να ξεχωρίζουν σε μια πολυσύχναστη αγορά. Ο καλός σχεδιασμός της αυτοκινητοβιομηχανίας ενσωματώνει και συνδέει μια υπόσχεση μάρκας με την εμπειρία του πελάτη και η χρήση ισχυρής σχεδιαστικής γλώσσας επιτρέπει στους καταναλωτές να αναγνωρίζουν και να συνδέουν την προέλευση μιας σειράς μοντέλων με βάση την εμφάνισή τους.

Ο σχεδιασμός του αυτοκινήτου εξελίσσεται συνεχώς για να καλύψει τη ζήτηση των καταναλωτών και να συμβαδίζει με τους ανταγωνιστές. Η σημασία και ο αντίκτυπος της είναι πιθανό να αυξηθεί καθώς οι εξελίξεις στη βιομηχανία όπως η ηλεκτροκίνηση και η μετάβαση σε αυτόνομη τεχνολογία οδήγησης αλλάζουν ριζικά τη διάταξη και τη λειτουργία των αυτοκινήτων - για παράδειγμα, η αυτόνομη οδήγηση θα καταργήσει την απαίτηση για καθίσματα οδηγού, τιμόνι, ταμπλό και ενδεχομένως ακόμη και παράθυρα.²

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να αναλυθεί το ζήτημα αν και πώς επιτρέπεται και εμπορικά είναι σκόπιμο να αποκτηθούν δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας στα βιομηχανικά σχέδια και υποδείγματα για μελλοντικά αυτοκίνητα και διπλώματα ευρεσιτεχνίας και πιστοποιητικά υποδείγματος χρησιμότητας για εφευρέσεις σχετικές με αυτοκίνητα.

2. Ο ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Η βιομηχανία είναι ο λόγος που οι άνθρωποι στον ανεπτυγμένο κόσμο έχουν το συγκεκριμένο βιοτικό επίπεδο σήμερα. Πριν από την κατασκευή, όλα ήταν μοναδικά χειροποίητα αντικείμενα. Στη συνέχεια ήρθε η δημιουργία μαζικής παραγωγής, η οποία επέτρεψε σε μια ομάδα ανθρώπων, που συχνά βοηθούσαν τα μηχανήματα, να δημιουργήσουν μεγάλες ποσότητες πανομοιότυπων αντικειμένων, από ρούχα έως αυτοκίνητα.

Φυσικά, κανένα από αυτά δεν θα μπορούσε να συμβεί χωρίς μηχανικούς που χρειάστηκε να βελτιώσουν και να βελτιστοποιήσουν τη διαδικασία μαζικής παραγωγής - οι βιομηχανικοί σχεδιαστές ήταν η δύναμη πίσω από τη βιομηχανική επανάσταση. Περισσότεροι από απλοί μηχανικοί, αυτοί οι σχεδιαστές ήταν επίσης καλλιτέχνες, οι οποίοι βρήκαν τρόπους όχι μόνο να φτιάξουν πάρα πολλά αντικείμενα φθηνά

¹ Barnwell, M. (2011). Design, Creativity and Culture. London, UK: Black Dog Publishing. p. 40-46

² Barnwell, M. (2011). Design, Creativity and Culture. London, UK: Black Dog Publishing. P. 47-50

αλλά και να κάνουν αυτά τα αντικείμενα αισθητικά ευχάριστα, ώστε οι άνθρωποι να θέλουν να τα αγοράσουν.³

Οι βιομηχανικοί σχεδιαστές λαμβάνουν ένα χρήσιμο προϊόν που εξυπηρετεί μια ανάγκη και το καθιστά ακόμη πιο χρήσιμο ή πιο όμορφο. Είναι αυτοί που δημιουργούν νέα μοντέλο αυτοκινήτου ή βελτιώνουν την εργονομία μιας καρέκλας ή ενός ηλεκτρολογίου υπολογιστή. Διατηρούν όλες τις σύγχρονες ανέσεις φρέσκες και νέες, καθιστώντας τις ακόμα πιο βολικές όσο περνάει ο χρόνος.⁴

Ο βιομηχανικός σχεδιασμός είναι μια διαδικασία σχεδιασμού που εφαρμόζεται σε προϊόντα που πρόκειται να κατασκευαστούν μέσω τεχνικών μαζικής παραγωγής. Ένα βασικό χαρακτηριστικό είναι ότι ο σχεδιασμός προηγείται της κατασκευής: η δημιουργική πράξη προσδιορισμού της μορφής και των χαρακτηριστικών ενός προϊόντος πραγματοποιείται πριν από τη φυσική πράξη της παραγωγής ενός προϊόντος, η οποία αποτελείται αποκλειστικά από επαναλαμβανόμενη, συχνά αυτοματοποιημένη, αναπαραγωγή. Αυτό διακρίνει τον βιομηχανικό σχεδιασμό από τον σχεδιασμό με βάση τα σκάφη, όπου η μορφή του προϊόντος καθορίζεται από τον δημιουργό του προϊόντος, σε μεγάλο βαθμό ταυτόχρονα με την πράξη της δημιουργίας του.⁵

Όλα τα κατασκευασμένα προϊόντα είναι το αποτέλεσμα μιας διαδικασίας σχεδιασμού, αλλά η φύση αυτής της διαδικασίας μπορεί να έχει πολλές μορφές. Μπορεί να διεξαχθεί από ένα άτομο ή μια ομάδα, και μια τέτοια ομάδα θα μπορούσε να περιλαμβάνει άτομα με ποικίλη εμπειρογνωμοσύνη (π.χ. βιομηχανικοί σχεδιαστές, μηχανικοί, επιχειρηματίες, κ.λπ.). Μπορεί να δώσει έμφαση στη διαισθητική δημιουργικότητα ή στην υπολογισμένη επιστημονική λήψη αποφάσεων και συχνά τονίζει και τα δύο. Μπορεί να επηρεαστεί από παράγοντες που ποικίλλουν όπως υλικά, διαδικασίες παραγωγής, επιχειρηματική στρατηγική και επικρατούσες κοινωνικές, εμπορικές ή αισθητικές στάσεις. Ο Βιομηχανικός σχεδιασμός, ως εφαρμοσμένη τέχνη, εστιάζει συχνότερα σε ένα συνδυασμό αισθητικής και εστιασμένων στο χρήστη εκτιμήσεων, αλλά επίσης συχνά παρέχει λύσεις για προβλήματα μορφής, λειτουργίας, φυσικής εργονομίας, μάρκετινγκ, ανάπτυξης επωνυμίας, βιωσιμότητας και πωλήσεων.⁶

Ο σχεδιασμός ενός νέου οχήματος είναι μια δαπανηρή και χρονοβόρα επιχείρηση. Εάν ένα σχέδιο ή σημαντικά στοιχεία ενός σχεδιασμού είναι κατάλληλα από άλλους κατασκευαστές, η επένδυσή (και κάθε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που έφερε) θα χαθεί.

Πρόσφατα, ο Jaguar Land Rover (JLR) αναγκάστηκε να αναλάβει δράση στην Κίνα εναντίον του Land Wind X7 της Jiangling Holding, το οποίο αντιγράφει το σχέδιο του Range Rover Evoque. Παρά τη φήμη της JLR για την ποιότητα κατασκευής, την απόδοση και την αξιοπιστία, οι καταναλωτές ήταν πρόθυμοι να επιλέξουν το Land Wind X7 με βάση την παρόμοια εμφάνισή του, παρόλο που ήταν φθηνό αντίγραφο. Καθώς εξελίσσεται ο σχεδιασμός αυτοκινήτων, αυξάνεται η σημασία της προστασίας των νέων σχεδίων από την αντιγραφή.

³ Barnwell, P., (2014). Leading with Technology. Educational Horizons, Volume: 93 issue: 1, p. 30

⁴ Barnwell, P., (2014). Leading with Technology. Educational Horizons, Volume: 93 issue: 1, p. 31

⁵ Benton, Charlotte (2000). "Design and Industry". In Kemp, Martin (ed.). *The Oxford History of Western Art*. Oxford: Oxford University Press. pp. 380–381

⁶ Benton, Charlotte (2000). "Design and Industry". In Kemp, Martin (ed.). *The Oxford History of Western Art*. Oxford: Oxford University Press. pp. 382–383

Υπάρχουν πολλοί τρόποι έτσι ώστε να προστατευτούν οι επενδύσεις των αυτοβιομηχανιών στο σχεδιασμό, αποτρέποντας τη μη εξουσιοδοτημένη χρήση από τους ανταγωνιστές και διατηρώντας τη διαφοροποίηση της επωνυμίας.⁷

2.1. ΚΑΤΑΧΩΡΙΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Ένα καταχωρισμένο σχέδιο προστατεύει την εμφάνιση ενός προϊόντος - το οποίο μπορεί να αποτελείται από τις γραμμές, το περίγραμμα και το σχήμα του, τα χρώματα και τα μοτίβα του, και την υφή και / ή τη διακόσμηση. Σε σύγκριση με την προστασία διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας, η οποία χρησιμοποιείται για την προστασία του τρόπου λειτουργίας ενός προϊόντος, η προστασία του σχεδιασμού είναι πολύ γρήγορη και σχετικά φθηνή. Μια αίτηση για προστασία σχεδιασμού περιλαμβάνει μια σειρά εικόνων που αντιπροσωπεύουν το σχέδιο για το οποίο απαιτείται προστασία και οι επίσημες χρεώσεις είναι σχετικά χαμηλές.

Οι καταχωρίσεις μελετών είναι εδαφικές και πρέπει να πραγματοποιούνται ανά χώρα. Διατίθεται κοινοτικός σχεδιασμός σε ολόκληρη την ΕΕ που παρέχει μονοπωλιακή προστασία για ένα σχέδιο έως και 25 χρόνια .

Οι αιτήσεις σχεδιασμού υποβάλλονται σε επεξεργασία γρήγορα, με τα κοινοτικά σχέδια να καταχωρίζονται σε λίγες μόνο ημέρες, κυρίως λόγω της έλλειψης επίσημης διαδικασίας εξέτασης. Συχνά, αυτό μπορεί να επιτρέψει τη λήψη άμεσων μέτρων επί παράβασή ενώ εκκρεμούν τα δικαιώματα ευρεσιτεχνίας και οι καταχωρίσεις σχεδιασμού συχνά υποβάλλονται μαζί με τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας ως μέρος μιας ευρύτερης στρατηγικής προστασίας .⁸

2.2. ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΜΙΑΣ ΣΕΙΡΑΣ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Ενώ μια εγγραφή σχεδιασμού ακούγεται απλή, η προστασία που παρέχει καθορίζεται από τα σχέδια που υποβάλλονται. Για να παραβιαστεί ο σχεδιασμός, ένα προϊόν πρέπει να μοιάζει ουσιαστικά το ίδιο με αυτά των σχεδίων. Εάν η εγγραφή του σχεδιασμού δεν έχει προετοιμαστεί σωστά, σχετικά μικρές αλλά δυνητικά σημαντικές αλλαγές στο σχεδιασμό θα μπορούσαν να είναι το μόνο που χρειάζεται για να ξεπεραστούν τα δικαιώματά.

Για παράδειγμα, μπορεί να θεωρηθεί το σχήμα του νέου αυτοκινήτου ως το πιο καθοριστικό χαρακτηριστικό του. Ωστόσο, εάν υποβληθεί μια εγγραφή σχεδιασμού για το νέο αυτοκίνητο που περιλαμβάνει πρόσθετα εξωτερικά χαρακτηριστικά, όπως το σχήμα και η θέση της διάταξης προβολέων, γρίλια ψυγείου, καθρέπτες πτέρυγας και λαβές πόρτας, το πεδίο της εγγραφής γίνεται πολύ περιορισμένο. Ως αποτέλεσμα, ένας ανταγωνιστής μπορεί να αντιγράψει το γενικό σχήμα του αυτοκινήτου, αλλά αλλάζοντας την εμφάνιση των άλλων εξωτερικών χαρακτηριστικών που περιλαμβάνονται στην εγγραφή, μπορεί να είναι σε θέση να αποφύγει την παραβίαση. Μια ευρύτερη εγγραφή που θα καλύπτει το σχήμα του αυτοκινήτου, χωρίς περιορισμό στα άλλα χαρακτηριστικά, θα μπορούσε να το αποφύγει.

⁷ Matt Jones, (2020) Head of Future Infotainment, Jaguar Land Rover & Vice President, GENIVI Alliance <https://www.automotiveworld.com/articles/interview-matt-jones-head-of-future-infotainment-jaguar-land-rover-vice-president-genivi-alliance/>

⁸ Kirkham, Pat (1999). "Industrial design". *Grove Art Online*. Oxford University Press, p. 55-60

Προκειμένου να επιτευχθεί ισχυρή προστασία που δεν μπορεί εύκολα να αποφευχθεί, είναι σημαντικό να εξεταστεί πολύ προσεκτικά η εφαρμογή σχεδιασμού. Οι δικηγόροι του βιομηχανικού σχεδιασμού συνεργάζονται στενά με τους σχεδιαστές για να προσδιορίσουν τα εμπορικά σημαντικά στοιχεία του σχεδίου και να σχεδιάσουν μια στρατηγική αρχειοθέτησης για να διασφαλίσουν ότι αυτά τα χαρακτηριστικά προστατεύονται πλήρως.⁹

Για παράδειγμα, στην καταχώριση σχεδιασμού για το Acura CDX, η Honda προσπάθησε να προστατεύσει το σχήμα αμαξώματος του οχήματος. Ως εκ τούτου, το σχήμα του αμαξώματος αναπαρίσταται με συμπαγείς γραμμές, ενώ πολλές από τις υπόλοιπες λεπτομέρειες όπως οι τροχοί, οι καθρέπτες των πτερυγίων και οι λαβές των θυρών παρουσιάζονται σε διακεκομμένες γραμμές. Αυτά τα διακεκομμένα χαρακτηριστικά δεν αποτελούν μέρος του προστατευόμενου σχεδιασμού, έχοντας ως αποτέλεσμα, ένας ανταγωνιστής που επιδιώκει να αναπαραγάγει το σχήμα του αμαξώματος να μην μπορεί να αποφύγει την εγγραφή του σχεδιασμού αλλάζοντας βοηθητικά χαρακτηριστικά.

Επιπρόσθετες αιτήσεις μπορούν να υποβληθούν ταυτόχρονα για την προστασία περαιτέρω πτυχών του σχεδιασμού, που αποτελούν μέρος μιας σειράς δικαιωμάτων να περιβάλλουν το σχέδιο όσο είναι απαραίτητο. Οι κατασκευαστές υποβάλλουν τακτικά εφαρμογές σχεδιασμού που καλύπτουν χαρακτηριστικά όπως προβολείς οχημάτων ή / και συστάδες οπίσθιου φωτισμού, παμπρίζ, ταμπλό και καθρέπτες πτερυγίων.¹⁰

Προστασία των βιομηχανικών σχεδίων

Η προστασία σχεδιασμού είναι διαθέσιμη μόνο για μέρη ενός οχήματος που είναι ορατά σε «κανονική χρήση» - επομένως γενικά εξαιρούνται τυχόν εξαρτήματα που δεν είναι ορατά ή είναι ορατά μόνο κατά τη συντήρηση ή την επισκευή. Ορισμένα εσωτερικά χαρακτηριστικά, όπως καθίσματα και οθόνες κονσόλας, μπορούν να προστατευτούν.

Οι κανονισμοί σχεδιασμού του Ηνωμένου Βασιλείου και της ΕΕ αναφέρουν επίσης ότι εάν ένα χαρακτηριστικό πρέπει να έχει συγκεκριμένο σχήμα για την εκτέλεση της λειτουργίας του και δεν υπάρχει άλλο δυνατό σχήμα, δεν μπορεί να προστατευτεί. Αυτό είναι γνωστό ως η εξαίρεση «πρέπει να ταιριάζει». Ένα παράδειγμα θα ήταν το κεφάλι ενός κλειδιού, το οποίο πρέπει να ταιριάζει με το παξιμάδι στο οποίο πρέπει να εφαρμοστεί, εκεί θα υπάρχει κάποιος βαθμός ελευθερίας σχεδιασμού στο σχήμα της λαβής, όπου οι κατασκευαστές θα μπορούσαν να επικεντρώσουν τις προσπάθειές τους στο σχεδιασμό.

Μπορούν να καταχωρηθούν εξαρτήματα που αποτελούν μέρη ενός σύνθετου προϊόντος, όπως μια πόρτα αυτοκινήτου. Ωστόσο, η εγγραφή δεν θα εκτελεστεί κατά τη χρήση του σχεδιασμού για την επισκευή του οχήματος. Ο αποκλεισμός «πρέπει να ταιριάζει» σημαίνει ότι τα ανταλλακτικά πρέπει να ταιριάζουν με το υπόλοιπο του οχήματος και, ως εκ τούτου, αντιγράφονται τα ανταλλακτικά που αντικαθιστούν, αποφεύγοντας την παραβίαση του σχεδιασμού.¹¹

Ωστόσο, αυτό ισχύει μόνο εάν η εργασία αφορά αυστηρά επισκευή για την επαναφορά του οχήματος στην αρχική του εμφάνιση και όχι αναβάθμιση. Για παράδειγμα, η Round and Metal (R&M) παραβίασε την καταχωρισμένη σχεδίαση της BMW για τους αλουμινένιους τροχούς της, επειδή τα πλήρη σετ τροχών που πωλήθηκαν από την R&M

⁹ Gray Brian W., Bouzalas Effie, (2001). Industrial Design Rights – An International Perspective, Kluwer Law International

, p.80

¹⁰ Industrial Design Act, s. 2, (2018). THE ACT ON AMENDMENTS TO THE INDUSTRIAL DESIGN ACT, Zagreb, p.1-3

¹¹ <http://www.obl.gr/el/>

προορίζονταν να αντικαταστήσουν τους τροχούς των μοντέλων χαμηλότερων προδιαγραφών με τους τροχούς που σχεδιάστηκαν για μοντέλα υψηλότερων προδιαγραφών - και ως εκ τούτου θεωρήθηκαν αναβαθμίσεις, όχι αντικαταστάσεις τύπου "like-for-like".

Ο σχεδιασμός ενός προϊόντος είναι συχνά ο κύριος λόγος που οι καταναλωτές το επέλεξαν έναντι άλλων. Τα δικαιώματα βιομηχανικού σχεδιασμού προστατεύουν την εμφάνιση ενός προϊόντος, το οποίο προκύπτει από χαρακτηριστικά όπως το σχήμα, τα χρώματα ή τα υλικά του. Η ΕΕ έχει εναρμονίσει την προστασία του βιομηχανικού σχεδιασμού σε όλες τις χώρες της ΕΕ και εισήγαγε τον κοινοτικό σχεδιασμό που προσφέρει ενιαία προστασία σε ολόκληρη την ΕΕ μέσω μιας ενιαίας διαδικασίας.¹²

3. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΕ

Οδηγία για τη νομική προστασία των σχεδίων και υποδειγμάτων

Για να εξασφαλιστεί καλύτερη συνύπαρξη και συνέπεια των συστημάτων προστασίας του σχεδιασμού σε μεμονωμένες χώρες της ΕΕ, η ΕΕ εξέδωσε την οδηγία 98/71 / ΕΚ σχετικά με τη νομική προστασία των σχεδίων και υποδειγμάτων το 1998. Ο στόχος της οδηγίας σχεδιασμού είναι να διασφαλίσει ότι τα καταχωρημένα δικαιώματα σχεδιασμού ισοδυναμούν με τη προστασία του δικαιούχου σε όλες τις χώρες της ΕΕ. (*euipo.europa.eu*.)

3.1. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Ο περιορισμός της προστασίας του σχεδιασμού στην επικράτεια μεμονωμένων χωρών της ΕΕ θα μπορούσε να οδηγήσει σε διαίρεση της εσωτερικής αγοράς και θα αποτελούσε εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων. Για να αποφευχθεί αυτό, θεσπίστηκε ένα ενιαίο δικαίωμα σχεδιασμού με τον κανονισμό αριθ. 6/2002 σχετικά με την κοινοτική σχεδίαση το 2002.

Ο κανονισμός καθιερώθηκε ως μια εφάπαξ, φθηνή διαδικασία για την εγγραφή σχεδίων στο Γραφείο Διανοητικής Ιδιοκτησίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EUIPO). Αυτοί που δηλώνουν σχέδια έχουν τα αποκλειστικά δικαιώματα να χρησιμοποιούν το σχέδιο και να εμποδίζουν οποιονδήποτε τρίτο να το χρησιμοποιήσει οπουδήποτε στην ΕΕ για έως και 25 χρόνια. Ο κανονισμός προέβλεπε επίσης «Μη καταχωρημένα κοινοτικά σχέδια ή υποδείγματα» που υπό ορισμένες προϋποθέσεις μπορούν επίσης να επωφεληθούν από προστασία από τη σκόπιμη αντιγραφή χωρίς προηγούμενη εγγραφή στο EUIPO. Και στις δύο περιπτώσεις, για να είναι επιλέξιμα για προστασία, τα σχέδια πρέπει να είναι νέα και πρέπει να έχουν ατομικό χαρακτήρα. Ο στόχος του συστήματος κοινοτικού σχεδιασμού είναι να διασφαλίσει προσβάσιμη προστασία σχεδιασμού που να ταιριάζει στις ανάγκες όλων των τύπων επιχειρήσεων στην ΕΕ.

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 6/2002 του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2001, για τα κοινοτικά σχέδια και υποδείγματα.
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2245/2002 της Επιτροπής, της 21ης Οκτωβρίου 2002, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 6/2002 του Συμβουλίου για τα κοινοτικά σχέδια και υποδείγματα

¹² <https://euipo.europa.eu/ohimportal/el>

- Κανονισμός (ΕΚ) 2246/2002 της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, σχετικά με τα καταβλητέα τέλη για την καταχώριση κοινοτικών σχεδίων και υποδειγμάτων.¹³

3.2. Ο ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΜΕΤΑΞΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Το 2007, η ΕΕ προσχώρησε στον νόμο της Γενεύης της συμφωνίας της Χάγης για τη διεθνή καταχώριση βιομηχανικών σχεδίων. Αυτή η συμφωνία επιτρέπει στους αιτούντες να εγγράψουν ένα σχέδιο σε χώρες που συμμετέχουν στη Συμφωνία της Χάγης με μία μόνο αίτηση στον Παγκόσμιο Οργανισμό Πνευματικής Ιδιοκτησίας.

Η προσχώρηση στη συμφωνία επιτρέπει στις εταιρείες της ΕΕ να αποκτήσουν προστασία σχεδιασμού όχι μόνο σε ολόκληρη την ΕΕ με το κοινοτικό σχέδιο, αλλά και στις χώρες που συμμετέχουν στον νόμο της Γενεύης. Απλοποιεί τις διαδικασίες, μειώνει το κόστος διεθνούς προστασίας και διευκολύνει τη διαχείριση.¹⁴

3.3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Τον Δεκέμβριο του 2018, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ξεκίνησε δημόσια διαβούλευση για να αξιολογήσει την απόδοση των ευρωπαϊκών και εθνικών συστημάτων προστασίας του σχεδιασμού και να εντοπίσει πιθανούς τομείς βελτίωσης. Αυτή η διαβούλευση θα βοηθήσει την Επιτροπή να αποφασίσει σχετικά με την ανάγκη εκσυγχρονισμού και περαιτέρω εναρμόνισης των υφιστάμενων κανόνων. Οι συνεισφορές στη διαβούλευση και η συνοπτική έκθεση με στατιστικά στοιχεία σχετικά με τις απαντήσεις είναι διαθέσιμες στην ιστοσελίδα διαβούλευσης.

Η διαβούλευση αποτελεί μέρος μιας συνολικής νομικής και οικονομικής αξιολόγησης της συνολικής λειτουργίας των συστημάτων προστασίας του σχεδιασμού που ξεκίνησε το 2014. Στο πλαίσιο αυτής της αξιολόγησης, η οικονομική ανασκόπηση του βιομηχανικού σχεδιασμού στην Ευρώπη δημοσιεύθηκε στις αρχές του 2015 και η νομική ανασκόπηση ή προστασία του σχεδιασμού στην Ευρώπη δημοσιεύθηκε τον Μάιο του 2016. Όλα τα ευρήματα θα τροφοδοτήσουν τη συνολική αξιολόγηση της προστασίας του σχεδιασμού στην ΕΕ.¹⁵

3.4. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΕΕ

Οι βιομηχανίες έντασης σχεδιασμού διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στην οικονομία της ΕΕ. Μια μελέτη από το (πρώην) Γραφείο Εναρμόνισης στην Εσωτερική Αγορά / Ευρωπαϊκό Γραφείο Διπλωμάτων Ευρεσιτεχνίας υπολόγισε ότι δημιούργησαν το 12,2% της απασχόλησης στην ΕΕ και το 12,8% του ΑΕΠ της ΕΕ το 2013. Ο σχεδιασμός αναγνωρίζεται όλο και περισσότερο ως κλειδί για την προώθηση ιδεών στην αγορά και τη μετατροπή σε φιλικά προς τον χρήστη και ελκυστικά προϊόντα ή υπηρεσίες.

¹³ <https://euipo.europa.eu/ohimportal/el>

¹⁴ <https://www.wipo.int/portal/en/index.html>

¹⁵ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/intellectual-property/industrial-design/protection_en

Ο σχεδιασμός είναι σημαντικός για τους καταναλωτές που επιλέγουν συχνά ένα προϊόν με βάση την εμφάνισή τους. Τα καλά σχεδιασμένα προϊόντα δημιουργούν ένα σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τους παραγωγούς και τις εταιρείες που επενδύουν στο σχεδιασμό και τείνουν να είναι πιο κερδοφόρα και να μεγαλώνουν γρηγορότερα.

Προκειμένου να ενθαρρυνθούν οι παραγωγοί να επενδύσουν σε σχέδια, πρέπει να υπάρχει προσιτή, σύγχρονη και αποτελεσματική νομική προστασία για τα δικαιώματα σχεδιασμού τους. Επί του παρόντος, υπάρχει ένα ευρύ φάσμα νομικών εργαλείων για την προστασία σχεδίων σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο. Αυτό δίνει στους δικαιούχους ευελιξία και μια επιλογή προστασίας που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ανάλογα με τις ανάγκες τους.¹⁶

4. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΙΑΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΣΤΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΕΦΕΥΡΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΔΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Νομικό πλαίσιο

Τα βιομηχανικά σχέδια στην Ελλάδα μπορούν να προστατευτούν σε διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο. Τα καταχωρημένα διεθνή σχέδια με την Ελλάδα ως καθορισμένο κράτος έχουν το ίδιο αποτέλεσμα με μια έγκυρη εθνική εγγραφή. Τα καταχωρημένα κοινοτικά σχέδια ισχύουν αυτόματα στην Ελλάδα. Τα μη καταχωρημένα σχέδια προστατεύονται επίσης στην Ελλάδα σύμφωνα με το δίκαιο της ΕΕ.

Τα καταχωρημένα βιομηχανικά σχέδια προστατεύονται από:

- Νόμος 2417/1996 για την κύρωση της Συμφωνίας της Χάγης σχετικά με τη Διεθνή Κατάθεση Βιομηχανικών Σχεδίων.
- Προεδρικό διάταγμα 259/1997 σχετικά με τις εκτελεστικές διατάξεις της συμφωνίας της Χάγης σχετικά με τη διεθνή κατάθεση βιομηχανικών σχεδίων και υποδειγμάτων ·
- Προεδρικό διάταγμα 161/2002 για την εφαρμογή της οδηγίας για τα σχέδια και υποδείγματα της ΕΕ (98/71 / ΕΚ) · και
- ο κανονισμός κοινοτικού σχεδιασμού της ΕΕ (6/2002).

Όσον αφορά τα εθνικά βιομηχανικά σχέδια, η Ελλάδα διαθέτει ένα «μερικώς σωρευτικό» σύστημα προστασίας. Σύμφωνα με αυτό το δόγμα, ένα καταχωρισμένο σχέδιο είναι κατάλληλο για προστασία τόσο από το νόμο περί πνευματικών δικαιωμάτων όσο και από το νόμο περί σχεδιασμού, υπό την προϋπόθεση ότι ισχύουν οι απαιτήσεις για κάθε τύπο δικαιώματος. Η προστασία βάσει του νόμου περί πνευματικών δικαιωμάτων ισχύει επίσης ανεξάρτητα για τα μη καταχωρημένα σχέδια, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις του νόμου 2121/1993 για την προστασία των πνευματικών δικαιωμάτων.

Τα ελληνικά δικαστήρια εφαρμόζουν τα διαφορετικά κριτήρια βάσει των δύο τύπων προστασίας κατά περίπτωση (δηλαδή, καινοτομία και ατομικός χαρακτήρας βάσει του νόμου σχεδιασμού και της πρωτοτυπίας που προκύπτει από την προσωπική συμβολή του δημιουργού βάσει του νόμου περί πνευματικών δικαιωμάτων). Σε μια υπόθεση που αφορά διεθνή καταχώριση σχεδιασμού (αναγνωρίζοντας τον νέο και ατομικό χαρακτήρα του

¹⁶ <http://www.iprhelpdesk.eu/node/1854/>

σχετικού σχεδίου) που δεν ορίζει την Ελλάδα, το Εφετείο Αθηνών διαπίστωσε ότι, δεδομένου ότι ο σχετικός σχεδιασμός πληρούσε τους όρους που πρέπει να θεωρηθούν, η δημιουργία εξαίρεσης στην πρωτοτυπία, ήταν επιλέξιμη για προστασία στην Ελλάδα βάσει του νόμου περί πνευματικών δικαιωμάτων (Απόφαση 5863/2008).¹⁷

Μη καταχωρημένα σχέδια

Αν και ο ελληνικός νόμος σχεδιασμού δεν προβλέπει την προστασία μη καταχωρημένων σχεδίων, τέτοια σχέδια είναι προστατευόμενα σύμφωνα με το άρθρο 11 του κοινοτικού κανονισμού σχεδιασμού. Για να ισχύσει η τριετής προστασία που διατίθεται σε αυτό το πλαίσιο, ένας μη εγγεγραμμένος σχεδιασμός πρέπει:

- να είναι νέος
- έχει ατομικό χαρακτήρα · και
- έχει κοινοποιηθεί στο κοινό εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ως «αποκάλυψη» νοείται κάθε δημόσια ανακοίνωση που γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε ειδικοί στον σχετικό τομέα να μπορούν να ενημερώνονται σχετικά με αυτήν κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών.

Τα μη καταχωρημένα σχέδια μπορούν επίσης να τύχουν προστασίας σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία περί πνευματικών δικαιωμάτων, αν και αυτό απαιτεί έναν πολύ υψηλότερο βαθμό πρωτοτυπίας. Σε αυτό το πλαίσιο, ένα σχέδιο πρέπει να επιδεικνύει ιδιαίτερη ατομικότητα που προκύπτει από το δημιουργικό πνευματικό έργο του δημιουργού και δίνει στο σχέδιο τέτοια πρωτοτυπία που διακρίνεται από παρόμοιες δημιουργίες. Το Εφετείο Θεσσαλονίκης για παράδειγμα έκρινε ότι συγκεκριμένες ραφές στα ρούχα, η τοποθέτηση τσεπών και το μέγεθος, το σχήμα και η τοποθέτηση των κουμπιών στερούνται ατομικότητας και επομένως δεν ήταν πρωτότυπα. Επομένως, δεν προστατεύονταν βάσει του νόμου περί πνευματικών δικαιωμάτων (Απόφαση 2015/2010).

Καταχωρημένα σχέδια

Η Αίτηση εγγραφής βιομηχανικού σχεδίου μπορεί να υποβληθεί στο Γραφείο Διπλωμάτων Ευρεσιτεχνίας από τον δημιουργό ή τον διάδοχό του. Εάν ο αιτών δεν είναι ο μοναδικός δημιουργός ή συν-δημιουργός του σχεδίου, η προέλευση του δικαιώματος στο σχέδιο πρέπει να αποδειχθεί με την υποβολή σχετικής δήλωσης.

Μόνο σχέδια που είναι καινούργια και έχουν ατομικό χαρακτήρα μπορούν να προστατευτούν. Πρέπει επίσης να είναι ευαίσθητα στη βιομηχανική εφαρμογή (απόφαση του Εφετείου Θεσσαλονίκης 1044/2011). Για να θεωρηθεί ότι ένα σχέδιο έχει ατομικό χαρακτήρα, η συνολική εντύπωση που παράγει στον ενημερωμένο χρήστη πρέπει να διαφέρει από κάθε σχέδιο που αποκαλύπτεται πριν από την ημερομηνία κατάθεσης ή προτεραιότητας. Ο βαθμός ελευθερίας του σχεδιαστή στην ανάπτυξη του σχεδίου πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την αξιολόγηση του ατομικού χαρακτήρα.¹⁸

Προστατεύσιμο ως σχέδιο είναι η εμφάνιση ολόκληρου ή μέρους ενός προϊόντος που προκύπτει από τις γραμμές, τα περιγράμματα, το σχήμα, την υφή ή τα υλικά του ίδιου του προϊόντος ή της διακόσμησής του. Σε αυτό το πλαίσιο, ένα «προϊόν» ορίζεται ως

¹⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:52002AE1031#document1>

¹⁸ <https://lawnet.gr/wp-content/uploads/2020/07/09090990-1.pdf>

οποιοδήποτε είδος βιομηχανικής ή χειροτεχνίας, συμπεριλαμβανομένων των εξαρτημάτων που προορίζονται να συναρμολογηθούν σε ένα σύνθετο προϊόν, συσκευασία, λήψη, γραφικά σύμβολα και τυπογραφικές γραμματοσειρές, αλλά εξαιρουμένων προγραμμάτων υπολογιστών.

Τα σχέδια για ανταλλακτικά - δηλαδή, τα σχέδια που εφαρμόζονται ή ενσωματώνονται σε προϊόντα που αποτελούν συστατικά μέρη ενός σύνθετου προϊόντος - είναι επιλέξιμα για εγγραφή μόνο στο βαθμό που:

- το εξάρτημα εξαρτήματος, μετά την ενσωμάτωσή του στο σύνθετο προϊόν, παραμένει ορατό κατά την κανονική χρήση του σύνθετου προϊόντος, εξαιρουμένης της συντήρησης ή της επισκευής ·
- τα ορατά χαρακτηριστικά του εξαρτήματος είναι νέα και έχουν ατομικό χαρακτήρα. και
- ο σχεδιασμός δεν υπαγορεύεται αποκλειστικά από την τεχνική του λειτουργία.

Ως «σύνθετο προϊόν» θεωρείται ένα προϊόν που αποτελείται από πολλά εξαρτήματα που μπορούν να αντικατασταθούν και που επιτρέπουν την αποσυναρμολόγηση και την επανασυναρμολόγηση του προϊόντος, τα ανταλλακτικά που «πρέπει να ταιριάζουν» δεν προστατεύονται. Επίσης δεν προστατεύονται τα χαρακτηριστικά της εμφάνισης ενός προϊόντος που υπαγορεύονται αποκλειστικά από την τεχνική του λειτουργία ή που πρέπει να αναπαραχθούν σε ακριβή μορφή και διαστάσεις για να επιτρέπεται στο προϊόν στο οποίο ενσωματώνεται ο σχεδιασμός ή στο οποίο εφαρμόζεται να είναι μηχανικά συνδεδεμένο ή τοποθετημένο σε, γύρω ή εναντίον άλλου προϊόντος, έτσι ώστε κάθε προϊόν να μπορεί να εκτελεί τη λειτουργία του. Προκειμένου ένα σχέδιο να είναι επιλέξιμο για εγγραφή, δεν πρέπει επίσης να είναι αντίθετο με τη δημόσια τάξη ή με τις αποδεκτές αρχές της ηθικής.

Μια σημαντική πτυχή της προστασίας των καταχωρημένων σχεδίων είναι η περίοδος χάριτος των 12 μηνών για σχέδια που έχουν αποκαλυφθεί από τον σχεδιαστή, τον διάδοχό του στον τίτλο ή από τρίτο μέρος. Λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα των σχεδίων στην αγορά, αυτή η περίοδος χάριτος μπορεί να αποδειχθεί πολύτιμη για τους δημιουργούς, οι οποίοι έχουν την ευκαιρία να αξιολογήσουν τον αντίκτυπο του σχεδίου τους στην αγορά πριν από την εγγραφή τους.¹⁹

Διαδικασίες

Για να καταχωρηθεί ένα βιομηχανικό σχέδιο στην Ελλάδα, πρέπει να υποβληθεί αίτηση (είτε φυσικά είτε ηλεκτρονικά) στο Ελληνικό Γραφείο Διπλωμάτων Ευρεσιτεχνίας που περιλαμβάνει:

- αίτημα εγγραφής ·
- λεπτομέρειες του αιτούντος και του δημιουργού ·
- τέσσερα αντίγραφα γραφικής παράστασης ή πρωτότυπης φωτογραφίας του σχεδίου (με μέγιστο μέγεθος 16 εκατοστά έως 16 εκατοστά) ·
- ένδειξη του προϊόντος στο οποίο θα ενσωματωθεί ή θα χρησιμοποιηθεί το σχέδιο ·
- τη σχετική κατηγορία Locarno του προϊόντος ·

¹⁹ <https://lawnet.gr/wp-content/uploads/2020/07/09090990-1.pdf>

- έγγραφα προτεραιότητας, εάν διεκδικείται προτεραιότητα σύμβασης ·
- κάθε ισχύουσα τεκμηρίωση σχετικά με την κληρονομική διαδοχή, η οποία πρέπει να είναι επικυρωμένη και επικυρωμένη από τον Apostille ·
- επικυρωμένο αντίγραφο αποσπάσματος από το Εμπορικό Μητρώο που αντικατοπτρίζει την ενσωμάτωση της αιτούσας εταιρείας, το οποίο νομιμοποιήθηκε από την Apostille ·
- πληρεξούσιο, υπογεγραμμένο από τον αιτούντα, εάν η κατάθεση γίνεται από εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο · και
- καταβολή σχετικών τελών.

Η προτεραιότητα πρέπει να ζητηθεί εντός έξι μηνών από την ημερομηνία της πρώτης κατάθεσης.

Επιτρέπονται πολλαπλές εφαρμογές, υπό τον όρο ότι ο αριθμός των σχεδίων που περιλαμβάνονται δεν υπερβαίνει τα 50 και όλα τα σχέδια ανήκουν στην ίδια κατηγορία. Είναι δυνατή η αναβολή της δημοσίευσης έως ενός έτους με την καταβολή τέλους 30 €.

Η χρέωση 130 € για ένα μεμονωμένο σχέδιο καλύπτει την εφαρμογή, τη δημοσίευση και τον πρώτο πενταετή όρο προστασίας, καθιστώντας την εγγραφή του σχεδίου μια προσιτή και ελκυστική επιλογή. Ο μέγιστος όρος προστασίας για τα σχέδια είναι 25 χρόνια, ανανεώσιμος κάθε πέντε χρόνια.

Το Ελληνικό Γραφείο Διπλωμάτων Ευρεσιτεχνίας αξιολογεί μόνο τις διατυπώσεις των αιτήσεων σχεδιασμού. Τυχόν ελλιπή έγγραφα ή λεπτομέρειες μπορούν να υποβληθούν εντός τεσσάρων μηνών από την αίτηση. Μετά από αυτόν τον όρο, ο σχεδιασμός δημοσιεύεται στο *Επίσημο Δελτίο του Ελληνικού Γραφείου Διπλωμάτων Ευρεσιτεχνίας* .

Ο ελληνικός νόμος δεν προβλέπει διαδικασία ένστασης.

Η έλλειψη ουσιαστικής εξέτασης από το Ελληνικό Γραφείο Διπλωμάτων Ευρεσιτεχνίας αντισταθμίζεται από την πιθανότητα να κηρυχθεί άκυρο ένα σχέδιο (απόφαση 1044/2011 του Εφετείου Θεσσαλονίκης). Ένα σχέδιο μπορεί να κηρυχθεί άκυρο από το αρμόδιο αστικό δικαστήριο εάν:

- ο εγγεγραμμένος κάτοχος δικαιωμάτων δεν είναι ο δημιουργός, ο διάδοχός του ή ο κάτοχος του σχεδίου ·
- ο προστατευόμενος σχεδιασμός δεν πληροί τις απαιτήσεις εγγραφής που προβλέπονται από το νόμο ·
- τα χαρακτηριστικά της εμφάνισης του προϊόντος ή της διασύνδεσής του δεν προστατεύονται επειδή:
 - υπαγορεύονται αποκλειστικά από την τεχνική του λειτουργία. ή
 - Πρέπει να αναπαράγονται σε ακριβή μορφή και διαστάσεις προκειμένου να επιτρέπεται στο προϊόν στο οποίο ενσωματώνεται ο σχεδιασμός ή στο οποίο εφαρμόζεται να συνδέεται μηχανικά με ή να τοποθετείται σε, γύρω από ή εναντίον άλλου προϊόντος, έτσι ώστε κάθε προϊόν να μπορεί να εκτελεί τη λειτουργία του ; ή

- Η εκμετάλλευση ή η δημοσίευσή του αντιβαίνει στη δημόσια τάξη ή στις αποδεκτές αρχές της ηθικής.²⁰

Επιβολή

Η ελληνική νομοθεσία δεν υποχρεώνει τους κατόχους δικαιωμάτων να επικοινωνήσουν με τον εναγόμενο πριν ξεκινήσει δικαστική διαδικασία. Ωστόσο, ο πιο συνηθισμένος τρόπος για να ξεκινήσετε μια υπόθεση παραβίασης είναι η αποστολή προειδοποιητικής επιστολής πριν από την κίνηση δικαστικής διαδικασίας. Αυτό έχει αποδειχθεί αποτελεσματική μέθοδος, καθώς οι Έλληνες παραβάτες παύουν συχνά να παραβιάζουν την παραλαβή μιας έντονης διατύπωσης επιστροφής και διακοπής επιστολής.

Οι κάτοχοι δικαιωμάτων και οι αποκλειστικοί δικαιοδόχοι τους δικαιούνται να ασκήσουν αγωγή επί παραβάσει ενώπιον των αρμόδιων δικαστηρίων. Σε περιπτώσεις συνιδιοκτησίας, οι ενέργειες παράβασης μπορούν να ασκηθούν ανεξάρτητα από κάθε συνιδιοκτήτη.

Παρόλο που πρόσφατα τέθηκαν σε ισχύ οι τροποποιήσεις του νόμου για τις διαδικασίες αστικού δικαστηρίου με σκοπό την απλούστευση και την επιτάχυνση των διαδικασιών, οι κύριες διαδικασίες εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν σημαντικές καθυστερήσεις. Αυτό καθιστά απαραίτητο για τον κάτοχο των δικαιωμάτων να εξετάσει το ενδεχόμενο υποβολής προδικαστικών διαδικασιών - συγκεκριμένα, προσωρινών εντολών περιορισμού και διαταγών.

Ο γρηγορότερος τρόπος για να σταματήσετε την παράβαση είναι να υποβάλετε μια προσωρινή εντολή περιορισμού. Προκειμένου το δικαστήριο να εκδώσει περιοριστική απόφαση, ο αναφέρων πρέπει να αποδείξει την ύπαρξη *εκ πρώτης όψεως* σοβαρής παράβασης και τον εξαιρετικό επείγοντα χαρακτήρα του θέματος · το στοιχείο του επείγοντος πρέπει ιδίως να είναι προφανές για τη χορήγηση διαταγής. Το σχετικό αίτημα πρέπει να υποβληθεί ταυτόχρονα με αίτηση για διαταγή. Μια επιτρεπόμενη προσωρινή απαγόρευση παραμένει σε ισχύ έως ότου πραγματοποιηθεί η ακρόαση σχετικά με την απόφαση.

Στο πλαίσιο μιας διαδικασίας διαταγής, ο κάτοχος των δικαιωμάτων μπορεί να ζητήσει:

- παύση της παράβασης ·
- κατάργηση των φερόμενων παραβιάσεων προϊόντων από την αγορά · και
- αποκάλυψη λεπτομερών πληροφοριών και λογαριασμών σχετικά με τις παραβατικές δραστηριότητες του εναγόμενου.

Η εφαρμογή της οδηγίας για την επιβολή των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας της ΕΕ (2004/48 / ΕΚ) καθιέρωσε το δικαίωμα των κατόχων δικαιωμάτων να ζητούν τη διατήρηση αποδεικτικών στοιχείων, επιθεώρηση και αποζημίωση για ζημιές.

Ως επόμενο βήμα, οι κάτοχοι δικαιωμάτων μπορούν να ξεκινήσουν μια ενέργεια επί της ουσίας, η οποία αποκλείεται από το καταστατικό είτε:

- πέντε έτη μετά την ημερομηνία κατά την οποία ο κάτοχος των δικαιωμάτων έλαβε γνώση της παράβασης ή της ζημίας και της ταυτότητας του παραβάτη · ή
- 20 χρόνια μετά την ημερομηνία κατά την οποία διαπράχθηκε η παράβαση.

²⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:52002AE1031#document1>

Εάν η παραβίαση σχεδιασμού αποδειχθεί σκόπιμη, ο κάτοχος των δικαιωμάτων μπορεί να ζητήσει μία από τις ακόλουθες μορφές χρηματικής αποζημίωσης:

- αποζημίωση για αποζημίωση, η οποία περιλαμβάνει πραγματική απώλεια κερδών και ηθικές ζημιές ·
- λογαριασμός κερδών · ή
- πληρωμή υποθετικών χαμένων δικαιωμάτων που ο παραβάτης θα είχε καταβάλει στον κάτοχο των δικαιωμάτων εάν είχε συνάψει συμφωνία άδειας. Σε αυτήν την περίπτωση, ο ενάγων πρέπει να υποβάλει αποδεικτικά στοιχεία για να δικαιολογήσει το ζητούμενο ποσό.

Το δικαστήριο μπορεί επίσης να διατάξει την καταστροφή των παραβατικών προϊόντων.

Ο νόμος δεν προβλέπει ποινικές αποζημιώσεις.²¹

Δυνάμει του Νόμου περί Προστασίας Διπλωμάτων Ευρεσιτεχνίας (ο οποίος εφαρμόζεται σε σχέδια κατ' αναλογία), κάθε μέρος που τοποθετεί στην ακόλουθη ψευδή δήλωση ότι τα εν λόγω προϊόντα προστατεύονται από πιστοποιητικό βιομηχανικού σχεδιασμού θα υπόκειται σε φυλάκιση ενός έτους. Ο νόμος ορίζει, πρόστιμο ή και τα δύο για:

- τα ίδια τα προϊόντα ·
- συσκευασία ή συσκευασία των προϊόντων ·
- κάθε σχετικό εμπορικό έγγραφο που προορίζεται για το κοινό · ή
- οποιοδήποτε άλλο σχετικό δημοσιευμένο ή διαφημιστικό υλικό.

Η Ελλάδα διαθέτει δύο εξειδικευμένα δικαστήρια εμπορικών σημάτων και διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας της ΕΕ (πρώην Κοινότητας), με έδρα την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Αυτά τα δικαστήρια έχουν αποκλειστική δικαιοδοσία για υποθέσεις παραβίασης σχεδιασμού και διαφορές πνευματικών δικαιωμάτων υπό τους όρους που καθορίζονται από την ισχύουσα νομοθεσία. Οι δικαστές που υπηρετούν σε αυτά τα δικαστήρια λαμβάνουν ειδική εκπαίδευση σε θέματα πνευματικής ιδιοκτησίας κατά τη διάρκεια των σπουδών τους στην Εθνική Σχολή Δικαστών πριν από το διορισμό τους στον πάγκο.

Παρά την αποτελεσματική προστασία που παρέχουν τα δικαστήρια, είναι υψίστης σημασίας ότι οι κάτοχοι δικαιωμάτων υιοθετούν προληπτικές στρατηγικές και αποτελεσματικά συστήματα παρακολούθησης. Εμπνευσμένη από την απλοποιημένη διαδικασία του Κανονισμού ΕΕ 608/2013, ο Νόμος 4155/2013 προβλέπει μια απλή, αποτελεσματική διαδικασία σε σχέση με την κατάσχεση και την άμεση καταστροφή παραβατικών αγαθών που βρίσκονται στην ελληνική επικράτεια. Αυτές οι ενέργειες μπορεί να υλοποιηθούν από διάφορους φορείς, όπως:

- ήθη και έθιμα
- την αστυνομία
- τη μονάδα ελέγχου της αγοράς ·
- τη Μονάδα Οικονομικού και Οικονομικού Εγκλήματος · και
- την ακτοφυλακή.

²¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A32004L0048R%2801%29>

Ο νόμος επιτρέπει την ταχεία και ακόμη και επιτόπια καταστροφή παραβατικών αγαθών, με τη συγκατάθεση του παραβάτη.²²

Αλλαγές ιδιοκτησίας και μεταβίβαση δικαιωμάτων

Προκειμένου οι εκχωρήσεις δικαιωμάτων και οποιεσδήποτε άλλες αλλαγές (π.χ. αλλαγές ονόματος και διεύθυνσης και συμφωνίες άδειας) να έχουν νομική ισχύ, πρέπει να καταγράφονται στο Ελληνικό Γραφείο Διπλωμάτων Ευρεσιτεχνίας. Τα αρχεία μπορούν να γίνουν τόσο όσο εκκρεμεί μια αίτηση σχεδιασμού όσο και μετά την εγγραφή.

Για καταγραφή μιας εργασίας, πρέπει να υποβληθούν τα ακόλουθα:

- μια πράξη εκχώρησης υπογεγραμμένη τόσο από τον εκχωρητή όσο και από τον εκχωρητή, η οποία πρέπει να είναι επικυρωμένη και επικυρωμένη από τον Apostille · και
- πληρεξούσιο, απλώς υπογεγραμμένο από τον εκδοχέα.

Για καταγραφή αλλαγών ονόματος, νομικού στυλ ή διεύθυνσης, πρέπει να υποβληθούν τα ακόλουθα:

- ένα απόσπασμα από το Μητρώο Εμπορίου ή οποιοδήποτε άλλο επίσημο πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από αρμόδια αρχή που αντικατοπτρίζει την αλλαγή, η οποία πρέπει να νομιμοποιηθεί από τον Apostille · και
- πληρεξούσιο, απλώς υπογεγραμμένο από τον κάτοχο των δικαιωμάτων.

Για καταγραφή άδειας, πρέπει να υποβληθούν τα ακόλουθα:

- μια συμφωνία άδειας που έχει υπογραφεί τόσο από τον δικαιούχο όσο και από τον κάτοχο της άδειας, η οποία πρέπει να είναι επικυρωμένη και επικυρωμένη από τον Apostille και
- πληρεξούσιο, απλώς υπογεγραμμένο από τον κάτοχο της άδειας.

Συνιστάται ο νέος κάτοχος δικαιωμάτων να καταγράφει την εκχώρηση στο μητρώο για να επικαλεσθεί τα δικαιώματα που απορρέουν από το σχέδιο σε περίπτωση παραβίασης.²³

5. ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Η αυτοκινητοβιομηχανία της Ευρώπης αντιμετωπίζει σημαντικές προκλήσεις και αλλαγές. Εκτός από τις τεχνικές αλλαγές - που κυμαίνονται από κινητήρες εσωτερικής καύσης έως ηλεκτρικά οχήματα - νέοι και ενδιαφέροντες κατασκευαστές συνεχίζουν να συμμετέχουν στην ευρωπαϊκή αγορά αυτοκινήτων. Μέχρι τώρα, ο σχεδιασμός του εσωτερικού και του εξωτερικού χώρου ενός οχήματος υπήρξε ένα ουσιαστικό σημείο για τους παλιούς κατασκευαστές οχημάτων. Επομένως, δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι οι καθιερωμένοι κατασκευαστές από την Ιαπωνία, τις Ηνωμένες Πολιτείες και την Ευρώπη προσπαθούν να προστατεύσουν όχι μόνο τις τεχνικές εφευρέσεις τους με διπλώματα

²² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A32004L0048R%2801%29>

²³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A32004L0048R%2801%29>

ευρεσιτεχνίας, αλλά και τα οχήματά τους στο σύνολό τους (συμπεριλαμβανομένων ανταλλακτικών και εσωτερικών χώρων) από πιθανούς copycats.²⁴

Προστασία σχεδιασμού

Ένα δημοφιλές μέσο για την αποφυγή των copycats είναι η εφαρμογή και η καταχώριση των σχεδίων της ΕΕ, που αποδεικνύεται από τις χιλιάδες εφαρμογές σχεδιασμού κάθε χρόνο για εξαρτήματα και οχήματα. Ωστόσο, συνεχίζονται οι συζητήσεις σχετικά με το αν τα αξεσουάρ/ εξαρτήματα μπορούν πραγματικά να προστατεύονται από σχέδια. Οι γενικές απαιτήσεις για τη νομική αποτελεσματικότητα ενός καταχωρισμένου σχεδίου στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι «καινοτομία» και «ατομικός χαρακτήρας», σε σύγκριση με τη σχετική ποικιλία σχημάτων. Ένα σχέδιο περιλαμβάνει μεμονωμένο χαρακτήρα όταν η συνολική εντύπωση που κάνει το σχέδιο στον ενημερωμένο χρήστη διαφέρει από τη συνολική εντύπωση που κάνει ένα άλλο σχέδιο στον ίδιο ενημερωμένο χρήστη.

Ένα στοιχείο που αποτελεί συστατικό ενός σύνθετου προϊόντος μπορεί επίσης να προστατευθεί από ένα καταχωρημένο σχέδιο. Ωστόσο, για ένα τέτοιο στοιχείο οι απαιτήσεις προστασίας - καινοτομία και ατομικός χαρακτήρας - πληρούν τις προϋποθέσεις που πληρούνται μόνο όταν το στοιχείο παραμένει τουλάχιστον εν μέρει ορατό όταν χρησιμοποιείται όπως προορίζεται και όταν τα ορατά χαρακτηριστικά του πληρούν τις απαιτήσεις προστασίας (δηλ. Καινοτομία και ατομικός χαρακτήρας).

Ο νόμος αποκλείει ρητά σχέδια που δεν είναι ορατά για «αποκλειστικά τεχνικούς» λόγους ή / και με τη συνήθη μορφή προστασίας. Για μια λάμπα, ο αποκλεισμός της προστασίας αναφέρεται επομένως αποκλειστικά στην πρίζα αλλά όχι στο σχήμα του φωτεινού σώματος. Για τέτοια σχήματα, υπάρχει ευελιξία για σχέδια που επιτρέπουν την απόκλιση των σχημάτων. Τα χαρακτηριστικά εμφάνισης που προκαλούνται από τεχνικές λειτουργίες των προϊόντων εξαιρούνται από την προστασία του σχεδιασμού - συμπεριλαμβανομένων των χαρακτηριστικών εμφάνισης που πρέπει να ταιριάζουν, τα οποία είναι χαρακτηριστικά εμφάνισης των προϊόντων που πρέπει αναπαρίστανται ή να αναδημιουργούνται με το ακριβές σχήμα και τις ακριβείς μετρήσεις, έτσι ώστε να είναι δυνατή η συναρμολόγηση με άλλο προϊόν.²⁵

Προστασία εξαρτημάτων - διάκριση μεταξύ «must-match» και «must-fit»

Όσον αφορά τα ανταλλακτικά, υπάρχει μια διάκριση μεταξύ των λεγόμενων «must-match» και «must-fit» ανταλλακτικών. Το Must-match είναι μια ταξινόμηση μερών των οποίων τα σχήματα είναι απαραίτητα για την επιστροφή ενός σύνθετου προϊόντος στην αρχική του εμφάνιση. Για τέτοια εξαρτήματα, ισχύει ο νόμος σχεδιασμού. Αν και συγκρίνονται με εξαρτήματα που πρέπει να ταιριάζουν, δεν χρειάζεται να ταιριάζουν μεταξύ τους με τεχνικά λειτουργικό τρόπο, δεν υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις για λόγους ζήτησης και, δεδομένου ότι έχουν καθοριστεί ως ανταλλακτικά για την κατασκευή, μια σταθερή εμφάνιση (π.χ. προφυλακτήρες, γκριλ καλοριφέρ, καπό και πόρτες αυτοκινήτου). Το Must-fit είναι μια ταξινόμηση ανταλλακτικών των οποίων τα σχήματα παρέχονται σε όλα τα στοιχεία για τεχνικούς λόγους προκειμένου να ενσωματωθούν σε ένα σύνθετο προϊόν. Τέτοια μέρη εξαιρούνται ουσιαστικά από τη νομοθεσία περί σχεδιασμού.

²⁴ Ward, I., (ed) (1974). "The World of Automobiles". p.13. London, UK: Orbis.

²⁵ Χόνδρος, Θ. (2013). Ένας αιώνας αυτοκίνητο. Πανεπιστήμιο Πατρών, Τμήμα Μηχανολόγων Μηχανικών και Αεροναυπηγών. Λαμία: ΒΙΒΛΙΟΧΩΡΟΣ, p.55-59

Προστασία των οχημάτων στο σύνολό της

Ενώ έχει γίνει σχεδόν αδύνατο τα τελευταία 10 χρόνια να καταχωρίσετε ένα τρισδιάστατο (3D) εμπορικό σήμα που αντιπροσωπεύει ένα ολόκληρο αυτοκίνητο, η προστασία της εξωτερικής εκδήλωσης από ένα σχέδιο έχει θεωρηθεί μη κρίσιμη. Ενώ έχουν απορριφθεί πολλές εφαρμογές εμπορικών σημάτων 3D λόγω έλλειψης διακριτικότητας, οι προϋποθέσεις εγγραφής (δηλ. Καινοτομία και ατομικός χαρακτήρας) ενός σχεδίου είναι αρκετά απλές. Ως εκ τούτου, πολλοί κατασκευαστές αυτοκινήτων επέλεξαν αυτή τη διαδρομή τα τελευταία χρόνια και έχουν καταχωρήσει σχέδια ΕΕ.

Ένα άλλο πλεονέκτημα των σχεδίων σε σύγκριση με τα εμπορικά σήματα είναι ότι η προστασία του σχεδιασμού παρέχεται ανεξάρτητα από το προϊόν. Ενώ για εμπορικά σήματα απαιτείται ομοιότητα μεταξύ των προϊόντων και / ή των υπηρεσιών, κάτι που δεν είναι απαραίτητο για τα σχέδια. Επομένως, η παραβίαση μπορεί να επιβεβαιωθεί ακόμη και αν η φερόμενη απομίμηση σχετίζεται με μια εντελώς διαφορετική κατηγορία προϊόντων. Γενικά, είναι δυνατή η υποβολή αξιώσεων κατά κατασκευαστή αυτοκινήτων παιχνιδιών που υιοθετεί τη σχεδίαση του αρχικού οχήματος 1: 1. Αυτό βασίστηκε στο παρελθόν πολλοί κατασκευαστές αυτοκινήτων και έχουν (επιτύχει) δράση εναντίον των αντιγράφων με βάση τα δικαιώματα σχεδιασμού τους.²⁶

Οι κατηγορούμενοι σε διαφορετικές περιπτώσεις έχουν απωθήσει και υπέβαλαν αίτηση ακύρωσης κατά των δηλωθέντων δικαιωμάτων σχεδιασμού. Ειδικά η μεταγενέστερη απόφαση με την οποία το Γενικό Δικαστήριο διέταξε την ακύρωση ενός σχεδίου που ανήκει στην Porsche και τη συντήρηση πολλών σχεδίων που ανήκουν στη Volkswagen (VW) προκάλεσε μεγάλη αναταραχή στα μέσα ενημέρωσης και συχνά παρουσιάστηκε ανεπαρκώς.

Porsche (T-209/18)

Κατατέθηκε αγωγή ακύρωσης στο EUIPO από την κατασκευαστική εταιρεία Autec της Νυρεμβέργης, κατά δύο σχεδίων της σειράς 911 από τον κατασκευαστή αυτοκινήτων Porsche. Ο Autec ουσιαστικά υποστήριξε ότι τα αμφισβητούμενα σχέδια δεν είχαν ούτε καινοτομία ούτε ατομικό χαρακτήρα, κάτι που θα τους εμπόδιζε τελικά να είναι σε θέση να προστατεύσουν. Η Autec ισχυρίστηκε ότι ο σχεδιασμός και η διάταξη του νεότερου μοντέλου δεν θα διαφέρουν αισθητά από τα μοντέλα Porsche 911 που κυκλοφορούν στην αγορά από την αρχική έκδοση το 1963. Συγκεκριμένα, η Autec αναφέρθηκε σε δύο σχέδια που είχαν ήδη προστατευτεί το 1996. Το τμήμα ακύρωσης του EUIPO επιβεβαίωσε την αίτηση της Autec και κήρυξε τα αμφισβητούμενα σχέδια άκυρα λόγω έλλειψης ατομικότητας. Η επακόλουθη ένσταση που υπέβαλε η Porsche το 2016 απορρίφθηκε από το Συμβούλιο Προσφυγών του EUIPO. Στην παρούσα διαδικασία ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, η Porsche ζήτησε την ακύρωση της προσβαλλομένης αποφάσεως και την απόρριψη της αιτήσεως ακυρώσεως της Autec.

Απόφαση

Το Γενικό Δικαστήριο επιβεβαίωσε την απόφαση του τμήματος προσφυγών σχεδόν από όλες τις απόψεις και, ειδικότερα, αρνήθηκε τον απαραίτητο ατομικό χαρακτήρα του μεταγενέστερου μοντέλου 911. Σε αντίθεση με την άποψη της Porsche, δεν διαπίστωσε ότι το τμήμα προσφυγών παρέβη το άρθρο 25 (I, στοιχείο β), σε συνδυασμό με τα άρθρα 5 και 6 του

²⁶ Χόνδρος, Θ. (2013). Ένας αιώνας αυτοκίνητο. Πανεπιστήμιο Πατρών, Τμήμα Μηχανολόγων Μηχανικών και Αεροναυπηγών. Λαμία: ΒΙΒΛΙΟΧΩΡΟΣ, p.57-60

κανονισμού 6/2002 (σύμφωνα με το οποίο ένα σχέδιο μπορεί να κηρυχθεί άκυρο μόνο βάσει του αναφερόμενα κριτήρια). Στη συλλογιστική του, το Γενικό Δικαστήριο καθόρισε αρχικά το πρότυπο του «ενημερωμένου χρήστη», το οποίο είναι σημαντικό για την εκτίμηση του «ατομικού χαρακτήρα» ενός σχεδίου. Αφού η Porsche ισχυρίστηκε στην κύρια δίκη ότι ο ενημερωμένος χρήστης δίνει υψηλότερο βαθμό προσοχής στον τομέα των «ακριβά λιμουζίνα πολυτελείας ή спор αυτοκίνητα» και ως εκ τούτου ήταν πιο πιθανό να αντιληφθεί μικρές αλλαγές σε ένα σχέδιο.

Επιπλέον, το Γενικό Δικαστήριο δεν συμμερίζεται την άποψη της Porsche ότι ο εικονικός χαρακτήρας της σειράς 911 περιορίζει από την αρχή την ελευθερία σχεδιασμού των προγραμματιστών. Το Γενικό Δικαστήριο αιτιολόγησε ότι: «η αυτοεπιβαλλόμενη υποχρέωση ικανοποίησης των προσδοκιών και επιθυμιών των ενδιαφερόμενων καταναλωτών δεν μπορεί να θεωρηθεί ως παράγοντας που περιορίζει την ελευθερία του σχεδιαστή, καθώς αυτή η ελευθερία επιτρέπει στον σχεδιαστή να ανακαλύπτει νέα σχήματα και νέες γραμμές ή να κάτι νέο με ατομικό χαρακτήρα μέσα σε μια ήδη υπάρχουσα τάση. Υπό αυτές τις συνθήκες, το τμήμα προσφυγών δικαίως αποφάσισε ότι οι πιθανές προσδοκίες της αγοράς δεν πρέπει να λαμβάνονται υπόψη προκειμένου να προσδιοριστεί η έκταση της ελευθερίας σχεδιασμού στην παρούσα υπόθεση. " Τέλος, το Γενικό Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα σχέδια που πρέπει να συγκριθούν ήταν τόσο παρόμοια που τα ανανεωμένα στοιχεία ήταν ανεπαρκή για να προκαλέσουν μια διαφορετική συνολική εντύπωση στην αντίληψη του ενημερωμένου χρήστη. Η κριτική επιτροπή του «red dot Award: product design 2012» τόνισε ότι το σχήμα του αμφισβητούμενου σχεδιασμού ήταν εντελώς νέο ή ότι οι αναλογίες έχουν αλλάξει ουσιαστικά δεν επιβάλλεται επιτυχώς προκειμένου να επηρεάσει σημαντικά την αξιολόγηση του ατομικού χαρακτήρα του σχεδίου.

Τελικά, τα επιχειρήματα υπέρ και κατά της ακύρωσης μπορούν να βρεθούν στην υπόθεση Porsche . Η αντικειμενική αξιολόγηση της παρούσας ή της απουσίας αξιολόγησης του ατομικού χαρακτήρα είναι επίσης τελικά υποκειμενική Δεν είναι αυτό καθαυτό για το τέλος της προστασίας των σχεδίων για μοντέλα αυτοκινήτων. Αυτό που είναι απαραίτητο είναι ότι η προστασία από σχέδια για μοντέλα αυτοκινήτων παραμένει δυνατή και συνιστάται. Κανένας άλλος νόμος προστασίας δεν είναι κατάλληλος για την αποτελεσματική προστασία της εξωτερικής εκδήλωσης ενός οχήματος καθώς και των εξαρτημάτων του. Οι υποψήφιοι πρέπει να δώσουν προσοχή στην ήδη υπάρχουσα ποικιλία σχημάτων, έτσι ώστε οι νέες εφαρμογές σχεδιασμού τους να μην χάσουν τον απαιτούμενο ατομικό χαρακτήρα λόγω ήδη εγγεγραμμένων, πολύ παρόμοιων σχεδίων. Τελικά, ένα βασικό κίνητρο για τους σχεδιαστές της εταιρείας είναι να διακρίνει περαιτέρω τα επόμενα μοντέλα από τους προκατόχους τους.

Ωστόσο, η Porsche δεν είναι ανυπεράσπιστα, όπως σε περίπτωση αμφιβολίας, θα μπορούσε πάντα να επικαλεστεί την παλαιότερη προστασία της από το 1996. Εάν η νέα σχεδίαση δεν περιλαμβάνει ατομικό χαρακτήρα σε σύγκριση με το σχέδιο που είναι ήδη προστατευμένο, σε μια παράβαση ταιριάζει με το copycat (Σε αυτήν την περίπτωση, ο κατασκευαστής παιχνιδιών Autec) δεν μπορεί να ισχυριστεί ότι λείπει μια ομοιότητα μεταξύ του προϊόντος της - που δείχνει το τρέχον μοντέλο - και της πραγματικής καταχώρησης του 1996. Τελικά, στην υπόθεση παράβασης το ζήτημα του ατομικού χαρακτήρα δεν πρέπει να εκτιμηθεί διαφορετικά από την εκτίμηση της παρούσας διαδικασίας ακύρωσης.²⁷

Η ακόλουθη περίπτωση σχετικά με το γνωστό λεωφορείο VW δείχνει ότι το ζήτημα της αξιολόγησης του ατομικού χαρακτήρα αποφασίζεται πάντα διαφορετικά.

²⁷ <https://www.worldtrademarkreview.com/enforcement-and-litigation/eu-design-case-law-another-challenge-car-industry>

Αποφάσεις VW (T-43/18, T-191/18 και T-192/18)

Ιστορικό

Ο Rietze, ένας Γερμανός κατασκευαστής παιχνιδιών αυτοκινήτων, επιτέθηκε στα RCD της VW που καλύπτουν μοντέλα των VW Bus, VW Caddy Maxi και VW Caddy με βάση προηγούμενα μοντέλα της ίδιας σειράς. Όπως και στην ανάλογη διαδικασία της Porsche κατά Autotec σχετικά με την Porsche 911, η διαδικασία ασχολήθηκε με το ζήτημα αν τα παλαιότερα σχέδια των μοντέλων αυτοκινήτων εμποδίζουν τη χορήγηση νεότερης προστασίας σχεδιασμού για τα υπάρχοντα μοντέλα αυτοκινήτων. Ο κατασκευαστής παιχνιδιών Rietze ζήτησε την ακύρωση τριών σχεδίων και ισχυρίστηκε ότι τα επίμαχα σχέδια δεν ήταν νέα κατά την έννοια του άρθρου 5 του κανονισμού 6/2002 και δεν είχαν ατομικό χαρακτήρα κατά την έννοια του άρθρου 6. Η υπόθεση VW Bus αφορούσε νέο μοντέλο και το παλιό μοντέλο.

Οι προσφυγές αναπηρίας απορρίφθηκαν από το συμβούλιο προσφυγών EUIPO. Πριν από το Γενικό Δικαστήριο, ο Rietze ισχυρίστηκε ότι ο ενημερωμένος χρήστης θα έδινε λιγότερη προσοχή στις διαφορές μεταξύ των διαδοχικών μοντέλων ενός αυτοκινήτου από τον ίδιο κατασκευαστή από εκείνες μεταξύ των μοντέλων αυτοκινήτων διαφορετικών κατασκευαστών.

Απόφαση

Το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε τον λόγο αυτό, διότι η Rietze δεν παρείχε καμία πραγματική ή νομική βάση για τη δήλωσή της. Επιπλέον, το Γενικό Δικαστήριο έκανε μια άλλη σημαντική δήλωση και έκρινε ότι: Το επιχείρημα σύμφωνα με το οποίο το τμήμα προσφυγών θα έπρεπε να κάνει διάκριση μεταξύ αισθητικών και τεχνικών χαρακτηριστικών δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Πρώτον, πρέπει να καθοριστεί ότι η ενάγουσα δεν μπορεί να εγείρει πραγματικό ή νομικό γεγονός που υποστηρίζει την αξίωσή της σύμφωνα με την οποία οι εισοδοί αέρα, οι προφυλακτήρες και οι προβολείς έχουν μόνο δευτερεύουσα σημασία για τον ενημερωμένο χρήστη στη συνολική του άποψη λόγω των κυρίως τεχνικών λειτουργιών τους. Δεύτερον, ακόμη και αν οι εισοδοί αέρα, οι προφυλακτήρες και οι προβολείς έχουν μόνο τεχνικές λειτουργίες, τα χαρακτηριστικά τους δεν είναι καθαρά λειτουργικά και η εμφάνισή τους μπορεί να αλλάξει έτσι ώστε οι πιθανές διαφορές στα σχήματα και τη συναρμολόγηση τους να επηρεάσουν τη συνολική εντύπωση του προϊόντος στο οποίο είναι ενσωματωμένα αίτια σχετικά με αυτό, βλ. απόφαση της 04ης Ιουλίου 2017 Ηλεκτρονικό λουράκι ρολογιού, T 90/16, δεν έχει δημοσιευτεί, ΕΕ: T: 2017: 464, περιθωριακό σημείωμα61).

Τελικά, και τα δύο επιχειρήματα υπέρ και κατά της επιβεβαίωσης του ατομικού χαρακτήρα μπορούν να βρεθούν στην παρούσα υπόθεση. Ωστόσο, δεν υπάρχει τίποτα επιβλαβές στην υποβολή αίτησης για νέα μοντέλα και facelift. Οι υποψήφιοι θα μπορούσαν ίσως να κάνουν καλή εγγραφή πρόσθετων μεμονωμένων προβολών που επισημαίνουν σαφώς τις αλλαγές που έγιναν.²⁸

Προστασία του σχεδιασμού

Οι διαφορές που εντοπίστηκαν από το δικαστήριο μεταξύ των οπτικών σχεδίων των παρόντων μοντέλων VW γίνονται ορατές μόνο όταν εξετάζονται πιο προσεκτικά. Προς το παρόν, τα μοντέλα της Porsche απαιτούν μια ακόμη πιο προσεκτική εξέταση προκειμένου να αναγνωριστούν οι διαφορές. Εκτός από τα αποτελέσματα που δεν αναμένονται απαραίτητα στο σχεδιασμό, οι αποφάσεις διατυπώνουν γενικά έγκυρες αρχές για την αξιολόγηση της

²⁸ <https://www.worldtrademarkreview.com/enforcement-and-litigation/eu-design-case-law-another-challenge-car-industry>

προστατευτικότητας των σχεδίων στην αυτοκινητοβιομηχανία, οι οποίες φαίνεται επίσης να ισχύουν για άλλους κλάδους της βιομηχανίας, ειδικά επειδή το βασικό ερώτημα είναι πάντα το ίδιο, δηλαδή: Το σχέδιο προκαλεί την ίδια ή διαφορετική συνολική εντύπωση στον ενημερωμένο χρήστη σε σύγκριση με την ποικιλία δημοσιευμένων σχημάτων; Μόνο όταν αυτή η ερώτηση μπορεί να απαντηθεί θετικά, ο σχεδιασμός μπορεί να κατοχυρωθεί με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας.

Ο ενημερωμένος χρήστης παίζει βασικό ρόλο. Σύμφωνα με το δικαστήριο, ο ατομικός χαρακτήρας ενός σχεδίου προκύπτει από μια συνολική εντύπωση ανισότητας ή από την αίσθηση του déjà vu από την άποψη του ενημερωμένου χρήστη σε σύγκριση με την ήδη υπάρχουσα ποικιλία σχημάτων, ανεξάρτητα από τις διαφορές που - ακόμη και αν ξεπερνούν ασήμαντες λεπτομέρειες - είναι δεν είναι αρκετά εμφανής για να θέσει σε κίνδυνο τη συνολική εντύπωση, αλλά λαμβάνοντας υπόψη τις διαφορές που είναι αρκετά έντονες για να ληφθεί υπόψη μια ανόμοια συνολική εντύπωση, συμπεριλαμβανομένης της εξέτασης της τεχνικής ελευθερίας του σχεδιασμού του σχεδιαστή (για τα αυτοκίνητα αυτό αναφέρεται σε απαιτήσεις για προβολείς, δείκτες και πίσω φώτα, μεταξύ άλλων).

Ο ενημερωμένος χρήστης είναι άτομο που γνωρίζει διάφορα σχέδια στον σχετικό βιομηχανικό τομέα, χρησιμοποιεί τα αντίστοιχα προϊόντα με σχετικά στενή προσοχή, αλλά, ωστόσο, δεν είναι προγραμματιστής ή τεχνικός εμπειρογνώμονας. Οι συνηθισμένες μικρές ενημερώσεις μοντέλων οχημάτων - και ο συνεχής εκσυγχρονισμός του σχεδιασμού - είναι γνωστές στον ενημερωμένο χρήστη που είναι σε θέση να τα συγκρίνει με ένα απλό λίφτινγκ όπου αλλάζονται μόνο μικρές λεπτομέρειες, έτσι ώστε ένα τέτοιο λίφτινγκ να προκαλεί συνήθως ένα απλό - αλλά όχι κατοχυρώσιμο με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας - déjà vu effect.

Οι παραπάνω περιπτώσεις έχουν επιλεγεί από την αυτοκινητοβιομηχανία καθαρά τυχαία. Οποιοδήποτε προϊόν καταχωρίστηκε από τον αιτούντα ως ενημερωμένο σχέδιο θα μπορούσε να είχε περιγραφεί. Συνεπώς, η εφαρμογή και η καταχώριση σχεδίων παραμένει ένα μέσο για την αποτελεσματική προστασία του σχεδιασμού ανταλλακτικών, εσωτερικών χώρων και του ίδιου του οχήματος. Οι κατασκευαστές αυτοκινήτων πρέπει να προσέξουν μόνο ότι τα νέα τους μοντέλα πρέπει να έχουν αρκετή απόσταση μεταξύ των ήδη καταχωρημένων σχεδίων, έτσι ώστε η νέα έκδοση να περιλαμβάνει ατομικό χαρακτήρα. Η απόφαση VW Bus δείχνει ότι αυτή η απόσταση δεν πρέπει πάντα να είναι ιδιαίτερα μεγάλη.²⁹

6. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΩΝ ΕΥΡΕΣΙΤΕΧΝΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΕ

Τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας είναι ένα βασικό εργαλείο για την ενθάρρυνση των επενδύσεων στην καινοτομία και την ενθάρρυνση της διάδοσής της. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρακολουθεί συνεχώς την ανάγκη και τα αποτελέσματα της νομοθεσίας σχετικά με τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας σε ολόκληρη την ΕΕ. Εργάζεται για να εισαγάγει εξοικονόμηση κόστους, αποτελεσματική ομοιόμορφη προστασία διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας σε ολόκληρη την Ευρώπη και εξετάζει μέτρα για την ενίσχυση της εκμετάλλευσης διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας.

²⁹ Καψύλης, Α. κ.α. Δημοσίευση 26/03/2000. Άρθρο: "Κατακλυσμαίες οι ανακατατάξεις στην παγκόσμια αγορά. Το νέο μοίρασμα της τράπουλας στην αυτοκινητοβιομηχανία. Επόμενοι στόχοι των «μεγάλων» οι εταιρείες της Ανατολής". ΤΟ ΒΗΜΑ. Διαθέσιμο: <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=120759>

6.1. ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΕΥΡΕΣΙΤΕΧΝΙΑΣ – ΕΝΑ ΚΙΝΗΤΡΟ ΓΙΑ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ

Ένα δίπλωμα ευρεσιτεχνίας είναι ένας νομικός τίτλος που μπορεί να χορηγηθεί για κάθε εφεύρεση που έχει τεχνικό χαρακτήρα υπό τον όρο ότι είναι καινούργιος, περιλαμβάνει ένα «εφευρετικό βήμα» και είναι ευαίσθητο σε βιομηχανική εφαρμογή. Ένα δίπλωμα ευρεσιτεχνίας μπορεί να καλύπτει τον τρόπο με τον οποίο λειτουργούν τα πράγματα, τι κάνουν, από τι φτιάχνονται και πώς γίνονται. Ο καθένας μπορεί να υποβάλει αίτηση για δίπλωμα ευρεσιτεχνίας. Δίνει στον ιδιοκτήτη το δικαίωμα να αποτρέψει άλλους από την παραγωγή, χρήση ή πώληση της εφεύρεσης χωρίς άδεια. Τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας ενθαρρύνουν τις εταιρείες να κάνουν τις απαραίτητες επενδύσεις για καινοτομία και να παρέχουν το κίνητρο σε άτομα και εταιρείες να αφιερώσουν πόρους για έρευνα και ανάπτυξη. Τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας συνεπάγονται επίσης την αποκάλυψη της προστατευόμενης εφεύρεσης. Αυτό προάγει τη διάδοση της καινοτομίας.

Επί του παρόντος, οι (τεχνικές) εφευρέσεις μπορούν να προστατευθούν στην Ευρώπη είτε από εθνικά διπλώματα ευρεσιτεχνίας, που χορηγούνται από τις αρμόδιες εθνικές αρχές ΙΡ σε χώρες της ΕΕ είτε από ευρωπαϊκά διπλώματα ευρεσιτεχνίας που χορηγούνται κεντρικά από το Ευρωπαϊκό Γραφείο Διπλωμάτων Ευρεσιτεχνίας.³⁰

6.2. ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΩΝ ΕΥΡΕΣΙΤΕΧΝΙΑΣ: ΤΟ ΕΝΙΑΙΟ ΔΙΠΛΩΜΑ ΕΥΡΕΣΙΤΕΧΝΙΑΣ

Η Επιτροπή δραστηριοποιείται στην εφαρμογή ενός πακέτου διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας. Όταν τεθεί σε ισχύ, θα θεσπίσει ένα ευρωπαϊκό δίπλωμα ευρεσιτεχνίας με ενιαίο αποτέλεσμα και ένα νέο δικαστήριο διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας. Το ενιαίο δίπλωμα ευρεσιτεχνίας είναι ένας νομικός τίτλος που θα παρέχει ομοιόμορφη προστασία σε όλες τις συμμετέχουσες χώρες σε ένα βήμα, παρέχοντας τεράστια πλεονεκτήματα κόστους και μειώνοντας τον διοικητικό φόρτο. Το πακέτο θα δημιουργήσει επίσης ένα Ενιαίο Δικαστήριο Διπλωμάτων Ευρεσιτεχνίας που θα προσφέρει μια ενιαία, εξειδικευμένη δικαιοδοσία διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας με αποκλειστική αρμοδιότητα την εκδίκαση των ευρωπαϊκών διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας.

6.3. ΕΝΙΑΙΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΩΝ ΕΥΡΕΣΙΤΕΧΝΙΑΣ Μοντέλο χρησιμότητας

Ένα μοντέλο χρησιμότητας είναι κατοχυρωμένο δικαίωμα που παρέχει στον κάτοχο αποκλειστική χρήση μιας τεχνικής εφεύρεσης. Σε ορισμένες χώρες, τα βοηθητικά μοντέλα αναφέρονται μερικές φορές ως «μικρές ευρεσιτεχνίες» ή «ευρεσιτεχνίες καινοτομίας». Παρόλο που δεν υπάρχει προστασία μοντέλου κοινής ωφέλειας σε επίπεδο ΕΕ, η Επιτροπή παρακολουθεί τον οικονομικό αντίκτυπο της νομοθεσίας για τα πρότυπα χρησιμότητας.

³⁰ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:2406030201_1&from=PL

6.4. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Τα συμπληρωματικά πιστοποιητικά προστασίας (SPC) είναι ένα δικαίωμα πνευματικής ιδιοκτησίας που χρησιμεύει ως επέκταση του δικαιώματος ευρεσιτεχνίας. Τα SPC δημιουργήθηκαν με τη νομοθεσία της ΕΕ για να αντισταθμιστεί η απώλεια προστασίας διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας για φαρμακευτικά προϊόντα και φυτοπροστατευτικά προϊόντα που συμβαίνει λόγω των μακροχρόνιων δοκιμών και των κλινικών δοκιμών που απαιτούν αυτά τα προϊόντα πριν από τη λήψη κανονιστικής έγκρισης μάρκετινγκ.

6.5. ΒΙΟΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΦΕΥΡΕΣΕΙΣ

Οι κανόνες σχετικά με το πεδίο εφαρμογής και τους περιορισμούς της προστασίας διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας για βιοτεχνολογικές εφευρέσεις εναρμονίζονται στην ΕΕ με την οδηγία 98/44 / ΕΚ για τη νομική προστασία των βιοτεχνολογικών εφευρέσεων. Οι βιοτεχνολογικές εφευρέσεις αφορούν προϊόντα που αποτελούνται από ή περιέχουν, βιολογικό υλικό ή διεργασίες μέσω των οποίων το βιολογικό υλικό παράγεται, υποβάλλεται σε επεξεργασία ή χρησιμοποιείται. Τέτοιες εφευρέσεις είναι κατοχυρώσιμες με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας εάν πληρούν τις γενικές απαιτήσεις για δυνατότητα κατοχύρωσης με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας, δηλαδή καινοτομία, εφευρετικότητα και βιομηχανική δυνατότητα εφαρμογής.

6.6. ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΩΝ ΕΥΡΕΣΙΤΕΧΝΙΑΣ

Η ανακοίνωση της Ένωσης καινοτομίας που περιγράφει μια μεσοπρόθεσμη στρατηγική για την καινοτομία στην ΕΕ περιλαμβάνει τη δέσμευση για βελτίωση της οικονομικής εκμετάλλευσης των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας. Για την εκπλήρωση αυτής της δέσμευσης, δημοσιεύθηκε ένα έγγραφο εργασίας του προσωπικού, «Προς ενισχυμένη αξιοποίηση ευρεσιτεχνιών για ανάπτυξη και θέσεις εργασίας» .

Το έγγραφο παρουσιάζει και αναλύει τα μεγάλα εμπόδια που αντιμετωπίζουν οι ευρωπαϊκές εταιρείες, ιδίως οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις, στην εκμετάλλευση των υφιστάμενων διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας, ιδίως των λεγόμενων «αδρανών ευρεσιτεχνιών». Περιγράφει επίσης βραχυπρόθεσμες έως μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες επιλογές για καλύτερη χρήση των αδρανοποιημένων διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας. Αυτό το έγγραφο εργασίας του προσωπικού χρησιμεύει ως βάση για συζητήσεις σχετικά με την ανάγκη και τους τρόπους ενίσχυσης της εκμετάλλευσης των διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας.

6.7. ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΙΡ ΓΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ

Το έργο «Εκμετάλλευση ΙΡ για βιομηχανική καινοτομία» δοκίμασε το σχεδιασμό ενός μέσου πολιτικής που αυξάνει την πιθανότητα ανάπτυξης νέων επιχειρήσεων βάσει εξωτερικής απόκτησης ΙΡ, συμπεριλαμβανομένων των μη χρησιμοποιημένων ευρεσιτεχνιών εφευρέσεων. Δείχνει ότι μπορεί να αναπτυχθεί ένα μέσο πολιτικής για την αύξηση της χρήσης εξωτερικής ΠΕ από μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) που εστιάζουν στην ευαισθητοποίηση και στο κόστος συναλλαγών.

Η προτεινόμενη πολιτική επιδιώκει:

- να υποστηρίξει τις ΜΜΕ στην απόκτηση εξωτερικών ΙΡ
- αύξηση της ευαισθητοποίησης και παροχή εργαλείων σε οργανισμούς παροχής συμβουλών και υποστήριξης για τις ΜΜΕ
- αύξηση της ευαισθητοποίησης των ΜΜΕ.

Το έργο έδειξε επίσης ότι δεν είναι δυνατόν να αναπτυχθεί μια πολιτική που να εστιάζεται αποκλειστικά σε αδρανή διπλώματα ευρεσιτεχνίας. Είναι καλύτερο να εφαρμόζεται το μέσο σε περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο, καθώς η περισσότερη υποστήριξη των ΜΜΕ διαχειρίζεται σε αυτά τα επίπεδα και προσφέρει τα οφέλη που είναι εγγενή σε κοντινή απόσταση.³¹

Δικαίωμα στο πιστοποιητικό μοντέλου χρησιμότητας

Ένα μοντέλο χρησιμότητας είναι μια πνευματική ιδιοκτησία που μοιάζει με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας και προστατεύει τις εφευρέσεις. Αυτός ο τύπος δικαιώματος είναι διαθέσιμος σε πολλές χώρες, αλλά κυρίως στις Ηνωμένες Πολιτείες, στο Ηνωμένο Βασίλειο ή στον Καναδά. (WIPO (5/2018)). Αν και ένα βοηθητικό μοντέλο είναι παρόμοιο με ένα δίπλωμα ευρεσιτεχνίας, είναι γενικά φθηνότερο να αποκτηθεί και να διατηρηθεί, έχει μικρότερο όρο (γενικά 6 έως 15 χρόνια), μικρότερη καθυστέρηση επιχορήγησης και λιγότερο αυστηρές απαιτήσεις κατοχύρωσης.³² Σε ορισμένες χώρες, διατίθεται μόνο για εφευρέσεις σε ορισμένους τομείς της τεχνολογίας ή / και μόνο για προϊόντα.³³ Τα μοντέλα βοηθητικών προγραμμάτων μπορούν να περιγραφούν ως διπλώματα ευρεσιτεχνίας δεύτερης κατηγορίας.³⁴

Παρόλο που καμία διεθνής σύμβαση δεν απαιτεί από χώρες να προστατεύουν μοντέλα χρησιμότητας (σε αντίθεση με τα πνευματικά δικαιώματα, τα εμπορικά σήματα ή τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας) και δεν υπόκεινται στη συμφωνία TRIPS, υπόκεινται στη Σύμβαση των Παρισίων για την προστασία της βιομηχανικής ιδιοκτησίας, πράγμα που σημαίνει ότι οι χώρες που διαθέτουν μοντέλα χρησιμότητας πρέπει να συμμορφώνονται με κανόνες όπως η εθνική μεταχείριση και προτεραιότητα. Τα μοντέλα βοηθητικών προγραμμάτων είναι επίσης διαθέσιμα (σε χώρες που διαθέτουν σύστημα βοηθητικών μοντέλων) μέσω του συστήματος Διεθνών αιτήσεων διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας για τη Σύμβαση Συνεργασίας για την Ευρεσιτεχνία (PCT).³⁵

Ένα μοντέλο χρησιμότητας είναι ένα νόμιμο αποκλειστικό δικαίωμα που χορηγείται για περιορισμένο χρονικό διάστημα (ο λεγόμενος "όρος") σε αντάλλαγμα για έναν εφευρέτη που παρέχει επαρκή διδασκαλία της εφευρέσής του για να επιτρέψει σε ένα άτομο συνήθους εμπειρίας στη σχετική τέχνη να εκτελέσει η εφεύρεση. Τα δικαιώματα που παρέχονται από τους νόμους υπόδειξης χρησιμότητας είναι παρόμοια με εκείνα που παρέχονται από τους νόμους περί διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας, αλλά ταιριάζουν περισσότερο σε αυτό που μπορεί να θεωρηθεί ως "στοιχειώδεις εφευρέσεις". Συγκεκριμένα, ένα μοντέλο χρησιμότητας είναι το

³¹ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:2406030201_1&from=PL

³² Heikkilä, Jussi; Lorenz, Annika (2018). "Need for speed? Exploring the relative importance of patents and utility models among German firms". *Economics of Innovation and New Technology*. 27, p. 80–105.

³³ https://www.wipo.int/patents/en/topics/utility_models.html

³⁴ Bodenhause, G.H.C. (1969). *Guide to the Application of the Paris Convention for the Protection of Industrial Property As Revised at Stockholm in 1967* (PDF). United International Bureaux for the Protection of Intellectual Property (BIRPI). p. 22

³⁵ https://www.wipo.int/patents/en/topics/utility_models.html

"δικαίωμα αποτροπής άλλων, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, από εμπορική χρήση προστατευόμενης εφεύρεσης χωρίς την έγκριση του κατόχου ή των σωστών κατόχων." ³⁶

Όροι όπως "ευρεσιτεχνία νέων", "δίπλωμα ευρεσιτεχνίας καινοτομίας", "διπλώματα ευρεσιτεχνίας βραχυπρόθεσμα", "ευρεσιτεχνία δευτερεύουσας ευρεσιτεχνίας" και "μικρό δίπλωμα ευρεσιτεχνίας" θεωρούνται γενικά ότι εμπίπτουν στον ορισμό του "μοντέλου χρησιμότητας". ³⁷ Το γερμανικό και αυστριακό μοντέλο χρησιμότητας ονομάζεται "*Gebrauchsmuster*", το οποίο επηρέασε ορισμένες άλλες χώρες όπως η Ιαπωνία.

Απαιτήσεις επιχορήγησης

Οι περισσότερες χώρες που διαθέτουν νόμους υποδείγματος χρησιμότητας απαιτούν η εφεύρεση να είναι νέα. Ωστόσο, πολλά γραφεία διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας ή μοντέλων χρησιμότητας δεν διεξάγουν ουσιαστική εξέταση και απλώς παραχωρούν το μοντέλο χρησιμότητας αφού ελέγξουν ότι οι εφαρμογές μοντέλων χρησιμότητας συμμορφώνονται με τις διατυπώσεις. Γι' αυτό για ένα μοντέλο χρησιμότητας η διαδικασία παραχώρησης καλείται μερικές φορές απλώς εγγραφή του μοντέλου χρησιμότητας. (WIPO (5/2018) Επιπλέον, ορισμένες χώρες εξαιρούν συγκεκριμένο αντικείμενο από την προστασία μοντέλων χρησιμότητας. Για παράδειγμα, σε ορισμένες χώρες, οι μέθοδοι (δηλαδή οι διεργασίες), οι χημικές ουσίες, τα φυτά και τα ζώα απαγορεύονται από την προστασία μοντέλων χρησιμότητας. ³⁸

6.8. Αυστραλία

Ο νόμος στην Αυστραλία προβλέπει τη χορήγηση ενός μοντέλου χρησιμότητας γνωστό, από το 2001, ως δίπλωμα ευρεσιτεχνίας καινοτομίας. Από το 1979 έως το 2001, ένα παρόμοιο καθεστώς υπήρχε με την ονομασία «μικροαστέλ». Για να είναι έγκυρη μια ευρεσιτεχνία καινοτομίας, η εφεύρεση που αξιώνεται πρέπει να είναι νέα και να περιλαμβάνει ένα καινοτόμο βήμα. Μια εφεύρεση θα στερείται καινοτομίας εάν έχει ήδη αποκαλυφθεί στο κοινό μέσω προηγούμενης δημοσίευσης ή προηγούμενης χρήσης οπουδήποτε στον κόσμο. Η δημοσίευση εντός «περιόδου χάριτος» 12 μηνών πριν από την ημερομηνία κατάθεσης ενός διπλώματος ευρεσιτεχνίας καινοτομίας με τη συγκατάθεση του αιτούντος δεν θεωρείται ότι αποτελεί μέρος της προηγούμενης τέχνης για την αξιολόγηση της καινοτομίας. Η απαίτηση για καινοτόμα βήματα υποτίθεται ότι είναι μια μικρότερη απαίτηση από το εφευρετικό βήμα που απαιτείται για ένα τυπικό δίπλωμα ευρεσιτεχνίας σύμφωνα με την αυστραλιανή νομοθεσία.

Ένα δίπλωμα ευρεσιτεχνίας για την καινοτομία χορηγείται αυτόματα μετά από έλεγχο διατυπώσεων χωρίς ουσιαστική εξέταση, ωστόσο, η διαδικασία παράβασης δεν μπορεί να κινηθεί εκτός και έως ότου πιστοποιηθεί το δίπλωμα καινοτομίας, το οποίο απαιτεί ουσιαστική εξέταση. Η εξέταση δεν μπορεί να συνεχιστεί έως ότου χορηγηθεί το δίπλωμα ευρεσιτεχνίας καινοτομίας. Τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας καινοτομίας έχουν μέγιστη διάρκεια οκτώ ετών, με την επιβολή ετήσιων τελών ανανέωσης που καταβάλλονται από τη δεύτερη επέτειο της ημερομηνίας κατάθεσης. Τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας καινοτομίας είναι διαθέσιμα σε άτομα εκτός της Αυστραλίας, αλλά πρέπει να παρέχεται μια διεύθυνση Αυστραλίας για υπηρεσία. Οι προδιαγραφές διπλώματος ευρεσιτεχνίας καινοτομίας πρέπει να

³⁶ U. Suthersanen, Incremental Inventions in Europe: A Legal and Economic Appraisal of Second Tier Patents, in *Journal of Business Law*, 2001, p. 319

³⁷ Kelsey Martin Mott, The Concept of the Small Patent, in *The International Business Executive*, 5 February 2007, Volume 5, Issue 3, pp 23 - 24

³⁸ https://www.wipo.int/patents/en/topics/utility_models.html

προετοιμάζονται από έναν εγγεγραμμένο πληρεξούσιο διπλώματος ευρεσιτεχνίας, εκτός εάν η αίτηση προχωρήσει ως αίτηση σύμβασης ή ως τμηματική αίτηση. Η Συνθήκη συνεργασίας διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας μπορεί να προχωρήσει ως τμηματική αίτηση από μια διεθνή αίτηση διπλώματος ευρεσιτεχνίας που είναι ανοιχτή σε δημόσια επιθεώρηση.³⁹

6.9. Ευρωπαϊκή Ένωση

Το 1997, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε την εναρμόνιση των νόμων υπόδειγμα χρησιμότητας σε όλες τις χώρες της ΕΕ. Το 1999, η πρόταση ενημερώθηκε. Δεν ήταν δυνατή η επίτευξη συμφωνίας και το 2006 η πρόταση αποσύρθηκε.⁴⁰

6.10. Γερμανία

Στη Γερμανία, ένα βοηθητικό μοντέλο θεωρείται νέο αν δεν αποτελεί μέρος της τεχνολογίας. Η τελευταία λέξη της τεχνολογίας περιλαμβάνει κάθε γνώση που διατίθεται στο κοινό μέσω γραπτής περιγραφής ή με χρήση εντός της Γερμανίας πριν από την ημερομηνία που σχετίζεται με την προτεραιότητα της αίτησης. Η περιγραφή ή η χρήση εντός των έξι μηνών που προηγούνται της ημερομηνίας που σχετίζεται με την προτεραιότητα της αίτησης δεν λαμβάνεται υπόψη εάν βασίζεται στη σύλληψη του αιτούντος ή του προκατόχου του στον τίτλο.⁴¹

6.11. Ιταλία

Στην Ιταλία, ένα μοντέλο χρησιμότητας (στα ιταλικά: «Modello d'utilità») θεωρείται νέο αν δεν αποτελεί μέρος της τεχνολογίας. Η τελευταία λέξη της τεχνολογίας περιλαμβάνει κάθε γνώση που διατίθεται στο κοινό μέσω γραπτής ή προφορικής αποκάλυψης, οπουδήποτε στον κόσμο, πριν από την ημερομηνία κατάθεσης της αίτησης ή την ημερομηνία προτεραιότητας (εάν ζητηθεί). Το βοηθητικό μοντέλο πρέπει επίσης να περιλαμβάνει ένα εφευρετικό βήμα, δηλαδή μηχανήματα, συσκευές ή αντικείμενα που αξιούνται στα βοηθητικά μοντέλα πρέπει να είναι πιο αποτελεσματικά και / ή ευκολότερα στη χρήση από αυτά που αναφέρονται στην προηγούμενη τεχνική. Τα μοντέλα βοηθητικών προγραμμάτων δεν μπορούν να διεκδικήσουν διαδικασίες ή μεθόδους. Κατά τη στιγμή της κατάθεσης της αίτησης οφείλεται ένα τέλος κατάθεσης το οποίο καλύπτει επίσης τη συντήρηση για τα έτη 1 έως 4. Δεν παρέχεται τέλος αξίωσης. Το ιταλικό γραφείο διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας και εμπορικών σημάτων (UIBM) δεν πραγματοποιεί ουσιαστική εξέταση της αίτησης προκειμένου να αξιολογήσει το καινοτόμο και το εφευρετικό βήμα αυτού που αξιώνεται. Η εξέταση περιορίζεται μόνο σε τυπικές απαιτήσεις. Η δημοσίευση πραγματοποιείται 18 μήνες από την ημερομηνία κατάθεσης ή την παλαιότερη ημερομηνία προτεραιότητας, εάν υπάρχει. Τη στιγμή της κατάθεσης της αίτησης, ο αιτών μπορεί να ζητήσει εκ των προτέρων δημοσίευση, η οποία συμβαίνει συνήθως εντός 90 ημερών. Σε κάθε περίπτωση, μόνο βιβλιογραφικά δεδομένα δημοσιεύονται μετά από 1 μήνα από την κατάθεση. Η επιχορήγηση πραγματοποιείται γενικά εντός 2 ετών. Η εγκυρότητα ενός ιταλικού μοντέλου χρησιμότητας επιβεβαιώνεται από τον δικαστή και τον τεχνικό του εμπειρογνώμονα, κατά τη διάρκεια των διαφορών. Στο τέλος του τέταρτου έτους από την κατάθεση της αίτησης, οφείλεται τέλος συντήρησης για τα έτη 5 έως 10. Οι ξένες εταιρείες / κάτοικοι πρέπει να αναφέρουν μια διεύθυνση υπηρεσίας στην Ιταλία.⁴²

6.12. Ισπανία

³⁹ Patents Act 1990, (2019). Compilation No. 43, www.legislation.gov.au

⁴⁰ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/intellectual-property/patents/utility-models_en

⁴¹ Utility Model Ordinance (2004), Federal Law Gazette I p. 890

⁴² Industrial Property Code (Legislative Decree No. 30 of February 10, 2005, as amended up to Legislative Decree No. 131 of August 13, 2010)

Στην Ισπανία, η απαίτηση καινοτομίας για την απόκτηση ενός μοντέλου χρησιμότητας (Ισπανικά: *modelo de utilidad*) είναι "σχετική", δηλαδή μόνο η δημόσια γραπτή αποκάλυψη της εφεύρεσης στην Ισπανία είναι επιζήμια ενάντια στην καινοτομία της εφεύρεσης που αξιώνεται στο μοντέλο χρησιμότητας. Αυτό έρχεται σε έντονη αντίθεση με τα ισπανικά διπλώματα ευρεσιτεχνίας για τα οποία απαιτείται απόλυτη καινοτομία. Αυτό που αποτελεί «αποκάλυψη της εφεύρεσης στην Ισπανία» αποτέλεσε αντικείμενο δύο αποφάσεων του Ανώτατου Δικαστηρίου της Ισπανίας, το 1996 και το 2004.⁴³

Ιαπωνία

Στην Ιαπωνία, ένα βοηθητικό μοντέλο θεωρείται νέο εάν δεν έχει διατεθεί στο κοινό μέσω γραπτής περιγραφής ή με χρήση πριν από την ημερομηνία που σχετίζεται με την προτεραιότητα της αίτησης (όπως για τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας). Τα ιαπωνικά μοντέλα χρησιμότητας δεν υπόκεινται σε ουσιαστική εξέταση, αλλά ο ιδιοκτήτης πρέπει να ζητήσει μία ή περισσότερες "αναφορές για τεχνική γνώμη" πριν από την έναρξη διαδικασίας επί παραβάσει.⁴⁴

7. ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΣΤΗΝ ΕΦΕΥΡΕΣΗ

Μια εφεύρεση ανήκει γενικά στον εφευρέτη. Ωστόσο, εάν ένας εργαζόμενος εφεύρει κάτι στη δουλειά, η κατάσταση μπορεί να φαίνεται διαφορετική: εάν πρόκειται για συμβατική υποχρέωση και η εφεύρεση δημιουργείται κατά τη διάρκεια της εργασίας του, η εφεύρεση ανήκει στον εργοδότη, υπό την προϋπόθεση ότι δεν αναφέρεται τίποτα άλλο στη σύμβαση εργασίας (Άρθρο 332 CO). Οι εφευρέσεις που δημιουργήθηκαν κατά τη διάρκεια της εργασίας αλλά δεν αποτελούν μέρος των συμβατικών υποχρεώσεων του εργαζομένου πρέπει να αναφέρονται στον εργοδότη εάν αυτό έχει συμφωνηθεί γραπτώς. Ο εργοδότης μπορεί στη συνέχεια να αποφασίσει εάν θέλει να αποκτήσει την εν λόγω εφεύρεση.

Άτομα καθώς και νομικά πρόσωπα μπορούν να υποβάλουν αίτηση για κατοχύρωση ευρεσιτεχνίας για εφεύρεση. Οι εφευρέτες είναι πάντα αυτό που είναι γνωστό ως «φυσικά πρόσωπα» (δηλαδή άτομα) που μπορούν να ονομαστούν ως εφευρέτες στην αίτηση ευρεσιτεχνίας. Ο ιδιοκτήτης του διπλώματος ευρεσιτεχνίας είναι αυτός που αντλεί τα οφέλη από το δίπλωμα ευρεσιτεχνίας και αποφασίζει πώς να το εκμεταλλευτεί.

8. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΕ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Μόνο από τα μέσα της δεκαετίας του 1990 μπορεί κανείς να μιλήσει για μια συνεκτική πολιτική σε ευρωπαϊκό επίπεδο στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Το 1981, ως αντίδραση στην πετρελαϊκή κρίση, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διατύπωσε την πρώτη της δήλωση σχετικά με την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία εκφράζοντας την ανάγκη για στενότερη συνεργασία στον κλάδο, αυξημένων επενδύσεων, τόνωσης της R&D και μιας πολιτικής, η οποία ευνοεί τις διαρθρωτικά αδύναμες περιοχές της Ευρώπης. Ειδικότερα, όσον αφορά τις προσπάθειες R&D, η Επιτροπή ζήτησε στενότερη συνεργασία μεταξύ των ευρωπαϊκών κέντρων σηματοδότησης, δείχνοντας το ενδιαφέρον της για την ανάπτυξη ενός ειδικού ευρωπαϊκού συστήματος αυτοκινητοβιομηχανίας. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980,

⁴³ "Utility models in Spain - Part 2".(2020). ABG Intellectual Property.p.1

⁴⁴ Shimpei Yamamoto,(2012). "Utility Models in Japan", The Japan Patent Office, September 3,p.39

η Επιτροπή επικεντρώθηκε κυρίως στις κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην εθνική βιομηχανία προκειμένου να αντιμετωπίσει τον αυξημένο ανταγωνισμό και τις επιπτώσεις της πετρελαϊκής κρίσης. Μεταξύ 1977 και 1987, τα κράτη μέλη χορήγησαν ένα εκτιμώμενο ποσό 26 δισεκατομμυρίων ECU στους παραγωγούς αυτοκινήτων οχημάτων της ΕΚ.⁴⁵ Το 1988, η Επιτροπή δημοσίευσε ένα υπόμνημα, το οποίο για πρώτη φορά καθόρισε ένα πλαίσιο πολιτικής για το θέμα των κρατικών ενισχύσεων στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Ενόψει της προθεσμίας του 1992 για την ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς και της αντιληπτής έλλειψης ανταγωνιστικότητας έναντι του ιαπωνικού ανταγωνισμού, ο επόμενος σημαντικός στόχος της ΕΕ ήταν η ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα. Ένα έγγραφο δράσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αφορούσε την εξωτερική ("volet externe") και την εσωτερική ("volet interne") διάσταση του ζητήματος της ανταγωνιστικότητας. Η "volet externe εφαρμόστηκε μέσω της εθελοντικής συμφωνίας ("στοιχεία συναίνεσης") μεταξύ της ΜΙΤΙ και της ΕΚ το 1991, η οποία ρυθμίζει το σταδιακό άνοιγμα της ευρωπαϊκής αγοράς στις ιαπωνικές εισαγωγές έως το 1999 και παρέχει το πράσινο φως για τις ιαπωνικές μεταμοσχεύσεις (έως 1,2 εκατομμύρια αυτοκίνητα).

Το σχέδιο του τομέα για τη βιομηχανία του 1992 καθορίστηκε. Εν τω μεταξύ, το 1991, η ίδια η βιομηχανία είχε τελικά διευθετήσει τις εσωτερικές διαφορές της όσον αφορά την εκπροσώπηση της βιομηχανίας σε επίπεδο ΕΕ. Κατά το τρέχον έτος, η Ένωση Κατασκευές Ευρωπαϊκών Αυτοκινήτων (ACEA) ιδρύθηκε, η οποία εκπροσωπεί πλέον όλους τους ευρωπαίους κατασκευαστές αυτοκινήτων, συμπεριλαμβανομένων των Αμερικανών κατασκευαστών που δραστηριοποιούνται στην Ευρώπη. Το 1995, η Επιτροπή διέταξε συνολική αναθεώρηση του τομεακού πλαισίου. Το Πρόγραμμα δηλαδή σχετικά με το «αυτοκίνητο του αύριο», το ρόλο του αυτοκινήτου σε ένα πολυτροπικό σύστημα κυκλοφορίας, την υποστήριξη των αιτήσεων για ηλεκτρονική διαβίβαση δεδομένων, την Πρόγραμμα επαγγελματικής κατάρτισης κ.λπ. την ενίσχυση της παρουσίας της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας στην αγορά σε τρίτες χώρες· – έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των κατασκευαστικών τους στοιχείων· – Εκσυγχρονισμός το κανονιστικό πλαίσιο στους τομείς της φορολογίας, της ασφάλειας και των εκπομπών· – σύσταση «ομάδας διαλόγου» εκπροσώπων των κατασκευαστών, των προμηθευτών, των συνδικαλιστικών οργανώσεων, των χρηστών και των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων.⁴⁶

Το 1995, η Επιτροπή είχε εγκαταστήσει μια ειδική ομάδα για το "αυτοκίνητο του αύριο". Μια ιδιαίτερη ανησυχία της Επιτροπής ήταν η προώθηση της διευρωπαϊκής συνεργασίας στον τομέα της έρευνας. Σε ψήφισμα του 1997, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κάλεσε την Επιτροπή να επεκτείνει το ρόλο αυτής της ειδικής ομάδας σε μια στρατηγική λειτουργία που θα αντιμετωπίζει τα προβλήματα ανταγωνιστικότητας της βιομηχανίας, καθώς και τα περιβαλλοντικά ζητήματα και τα θέματα ασφάλειας. Το Κοινοβούλιο τονίζει ότι η Επιτροπή πρέπει να δώσει μεγαλύτερη προσοχή στις κοινωνικές πτυχές, ιδίως στην ανάγκη αύξησης της επαγγελματικής κατάρτισης, περισσότερης ενημέρωσης και διαβούλευσης των εργαζομένων, καθώς και προστασίας από μαζικές απολύσεις (Δελτίο 3-1997 της ΕΕ). Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Έρευνας και Ανάπτυξης αυτοκινήτων (EUCAR), μια κοινοπραξία του κλάδου, που εκπροσωπεί την έρευνα και οργάνωση αυτοκινήτων στην Ευρώπη ιδρύθηκε ως μέρος της ACEA το 1994. Δύο χρόνια νωρίτερα, το 1992, η USCAR είχε συσταθεί για προανταγωνιστική ερευνητική συνεργασία μεταξύ των Big Three στις ΗΠΑ. Ενώ η USCAR και η σχετική εταιρική σχέση για μια νέα γενιά οχημάτων (PNGV, μια συμμαχία έρευνας και ανάπτυξης βιομηχανίας-κυβέρνησης που ιδρύθηκε το 1993, διαδέχθηκε το KAP το 2002)

⁴⁵ Dancet, Geert; Rosenstock, Manfred (1995): State aid control by the European Commission: The case of the automobile sector, on: http://europa.eu.int/comm/competition/speeches/text/sp1995_043_en.html, p.2

⁴⁶ European Commission (1997a): General Report on the Activities of the European Union 1997, in: <http://europa.eu.int/abc/doc/off/rg/en/1997/enx50897.htm>

σαφώς επικεντρώθηκε σχετικά με τις νέες τεχνολογίες προϊόντων, ενώ η EUCAR ανέπτυξε πρόσφατα μια ευρύτερη προσέγγιση. Έτσι, ενόψει του έκτου πλαισίου E&A της ΕΕ Πρόγραμμα EUCAR πρόσφατα κατέληξε σε πρόταση για την «έρευνα στον τομέα των οδικών μεταφορών», με εστίαση σχετικά με τις τρεις διαστάσεις του περιβάλλοντος, της ενέργειας τους πόρους· ασφάλεια για τους χρήστες του οδικού δικτύου· κινητικότητας και μεταφορών. Συνοψίζοντας σχετικά με την ύπαρξη μιας ευρωπαϊκής πολιτικής για την αυτοκινητοβιομηχανία, ακολουθούμε τους McLaughlin και Maloney ⁴⁷ στο συμπέρασμά τους σχετικά με τη διακυβέρνηση της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας: "Θα υποστηρίξαμε σθεναρά ότι η ΕΕ έχει βιομηχανική πολιτική για τα αυτοκίνητα. Οι κεντρικοί πυλώνες της είναι το πλαίσιο κρατικών ενισχύσεων, σε τεχνικές εναρμόνισης και στην άρση των δασμολογικών φραγμών στις αγορές της ΕΕ.» Ωστόσο, οι συντάκτες τονίζουν επίσης ότι οι πολιτικές της ΕΕ « επιθυμούν Διεθνοποίηση και όχι εξευρωπαϊσμό. Η Επιτροπή προσπάθησε να εκθέσει τους ευρωπαίους εθνικούς πρωταθλητές σε μεγαλύτερο παγκόσμιο ανταγωνισμό.» Έτσι, η πολιτική της ΕΕ είχε ως επί το πλείστον μια νεοφιλελεύθερη ατζέντα: τη μείωση των κρατικών επιδοτήσεων και το άνοιγμα των ευρωπαϊκών αγορών. Αυτό συνοδεύτηκε από την υποστήριξη σχεδίων E&A του κλάδου και μέτρων εργασίας.

Ωστόσο, όσοι τάχθηκαν υπέρ μιας πιο δραστήριας βιομηχανικής πολιτικής, παρέμειναν επικριτικοί για την πολιτική αυτή: "Η ACEA έχει ζητήσει επανειλημμένα από την Επιτροπή να ακολουθήσει μια στρατηγική "διαχειριζόμενου εμπορίου" και να διδαχθεί από την επιτυχία του ιαπωνικού Υπουργείου Διεθνούς Εμπορίου με πρωτοβουλίες βιομηχανικής πολιτικής. Οι ακαδημαϊκοί σχολιαστές που επικρίνουν έντονα την προσέγγιση της Επιτροπής στη βιομηχανική πολιτική ήταν εξίσου θρασύτατοι. Οι Williams et al. ⁴⁸ υποστηρίζουν ότι η *volet interne* για τα αυτοκίνητα ανέρχεται σε λίγο περισσότερο από «λίγα έργα υψηλής τεχνολογίας και ορισμένοι θόρυβοι σχετικά με την κατάρτιση». Αυτό δεν απέχει πολύ από την πραγματικότητα της κατάστασης. Υπάρχει, φυσικά, μια διαφορά μεταξύ της στρατηγικής που είναι σκόπιμα μινιμαλιστική και δεν έχει μια στρατηγική σε όλα." Σε κάθε περίπτωση, δεν υπάρχει ένα ειδικό "δοχείο αυτοκινήτων" ⁴⁹ των χρημάτων για τη στήριξη της βιομηχανίας. Ο προσανατολισμός της τομεακής πολιτικής έχει επιταχθεί από την ΕΕ τα τελευταία χρόνια. Η αυτοκινητοβιομηχανία, ωστόσο, ήταν πάντα ένας σημαντικός «πελάτης» των διαφόρων γενικών Προγραμμάτων της ΕΕ στους τομείς της κατάρτισης (FORCE, LEONARDO κ.λπ.) και των διαφόρων Προγραμμάτων για την έρευνα και την τεχνολογική ανάπτυξη (ETA) από το 1984 και μετά. Κατά την αξιολόγηση του αντικτύπου των πολιτικών σε επίπεδο ΕΕ, είναι σημαντικό να ληφθούν επίσης υπόψη οι πτυχές που σχετίζονται με την «κοινωνική διάσταση» της ΕΕ και τα μέτρα στον τομέα της Εργασίας και των εργασιακών σχέσεων.

Οι ευρωπαϊκές επιτροπές επιχείρησης (EWC) θεωρούνται το πιο εντυπωσιακό παράδειγμα ενός προσανατολισμού πολιτικής που επιδιώκει την εξισορρόπηση των συμφερόντων μεταξύ κεφαλαίου και Εργασίας και μεταξύ των αυτοκινήτων σε διάφορες περιοχές της ΕΕ. Η EWC "συμβάλλει στην προώθηση της ανταλλαγής απόψεων και συζητήσεων που είναι απαραίτητες για την ανάπτυξη της πολυεθνικής κατανόησης των εργασιακών σχέσεων. Τα επόμενα χρόνια, αυτές οι ευρωπαϊκές επιτροπές εργασίας θα μπορούσαν να αποτελέσουν το κατάλληλο φόρουμ για την αντιμετώπιση ζητημάτων όπως η κινητικότητα, η δυνατότητα μεταφοράς δικαιωμάτων και οι ίσες ευκαιρίες» ⁵⁰. Η EWC

⁴⁷ McLaughlin, Andrew M.; Maloney, William A. (1999): The European Automobile Industry. MultiLevel Governance, Policy and Politics, London and New York: Routledge. p. 202

⁴⁸ Williams, Karel; Haslam, Colin; Johal Sukhdev; Williams John (1994): Cars, New York: Bergbahn Books.,p.184

⁴⁹ McLaughlin, Andrew M.; Maloney, William A. (1999): The European Automobile Industry. MultiLevel Governance, Policy and Politics, London and New York: Routledge. p. 194

⁵⁰ European Commission (2000b): Report: Industrial Relations in Europe, Brussels, p.6

αποτελεί συμπληρωματικό ίδρυμα για την εκπροσώπηση των Εργαζομένων Ενδιαφέροντος. Δεν αντικαθιστούν τα ήδη υπάρχοντα εκλεγμένα όργανα στα κράτη μέλη. Οι αρμοδιότητές τους παραμένουν μάλλον χαμηλές, περιορίζονται στην ενημέρωση και τη διαβούλευση, και μόνο στις πρόσφατες συμφωνίες (που υπογράφηκαν μετά το 1997) προβλέπεται η ανάγκη έγκαιρης ενημέρωσης και διαβούλευσης στα κείμενα. Περισσότερες από 1.200 εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ευρώπη (15 εκατομμύρια εργαζόμενοι) καλύπτονται από τη νομοθεσία. Περίπου 500 εταιρείες είχαν συνάψει συμφωνίες της EWC μέχρι τις αρχές του 1999. Στις αρχές της δεκαετίας του 1990, οι περισσότερες από αυτές είχαν συναφθεί σε εθελοντική βάση. Οι εθελοντικές συμφωνίες της EWC – με λιγότερο δεσμευτικές υποχρεώσεις – εξακολουθούν να ισχύουν, ακόμη και αν δεν πληρούν πλήρως τους όρους που θέτει η ευρωπαϊκή οδηγία. Επέκταση της ιδέας ενός πανευρωπαϊκού συστήματος επιτροπών επιχείρησης, επικροτούν λίγες εταιρείες.

Για παράδειγμα η Volkswagen AG, έχουν συστήσει παγκόσμιες επιτροπές επιχείρησης σε εθελοντική βάση. Μεταφέροντας την Ανάπτυξη ένα βήμα προς τα εμπρός ένας πρώτος παγκόσμιος κώδικας συμπεριφοράς (Διακήρυξη για τα κοινωνικά δικαιώματα και τις βιομηχανικές σχέσεις στη Volkswagen, του Ιουνίου 2002) υπεγράφη μεταξύ της Volkswagen, του νέου παγκόσμιου συμβουλίου επιχείρησης της VW και της Διεθνούς Ομοσπονδίας Μεταλλουργών (ΔΝΤ). Ο κώδικας VWIMF βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στον πυρήνα της ΔΟΕ Εργασίας Πρότυπων . Ο κοινωνικός διάλογος σε υπερεθνικό ευρωπαϊκό επίπεδο είναι το αντίστοιχο της EWC. Μια εθελοντική διαδικασία διαλόγου με δύο μέρη αναπτύσσεται επί του παρόντος σε 24 τομείς. Στόχος του αρχικού διαλόγου είναι ο εντοπισμός των σχετικών προβληματικών τομέων για τον κοινωνικό διάλογο και η ανάπτυξη ενός κοινού "λεξιλογίου". Αυτό εξηγεί γιατί, στο παρόν στάδιο, οι δεσμεύσεις απορρέουν από τον τομεακό κοινωνικό διάλογο στο έδαφος. Ο διμερής διάλογος μεταξύ της Ένωσης Βιομηχανικών και Εργοδοτικών Συνομοσπονδιών της Ευρώπης (UNICE) και της Ευρωπαϊκής Συνομοσπονδίας Συνδικάτων (CES) που ονομάζεται επίσης κοινωνικός διάλογος "Val Duchesse" εγκρίθηκε το 1985 από την UNICE, CEEP (Κέντρο) και την ETUC. Ο ρόλος των κοινωνικών εταίρων αναγνωρίστηκε αργότερα στη Συνθήκη του Μάαστριχτ (άρθρα 138 και 139). Οι κοινωνικοί εταίροι μπορούν να διερευνήσουν και να συζητήσουν βασικά θέματα (οικονομικές πολιτικές, ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, εφαρμογή του Κοινωνικού Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων των Εργαζομένων). Το 1991, η συμφωνία μεταξύ των κοινωνικών εταίρων χρησίμευσε ως βάση για την κατάρτιση των νέων άρθρων της Συνθήκης που ορίζουν το ρόλο των κοινωνικών εταίρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Οι νέες διατάξεις τέθηκαν σε ισχύ το 1993. "Το δικαίωμα των κοινωνικών εταίρων να ζητείται η γνώμη τους σχετικά με προτάσεις στον κοινωνικό τομέα και να επιλέγουν τώρα νομοθετικά μέτρα που βασίζονται σε συμφωνία και όχι νομοθετικά μέτρα κάνει τους κεντρικούς παράγοντες στον ευρωπαϊκό κοινωνικό χώρο. Έτσι, η περίοδος των «κοινών γνωμοδοτήσεων» έδωσε σταδιακά τη θέση της στη διαπραγμάτευση των ευρωπαϊκών συμφωνιών-πλαισίων».⁵¹

Το 1997, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο (Σύνοδος Κορυφής για την Απασχόληση στο Λουξεμβούργο) συγκρότησε μια ομάδα μελέτης για την ανάλυση των βιομηχανικών αλλαγών στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Στην τελική του έκθεση, η ομάδα καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η βιομηχανική αναδιάρθρωση θα αποτελέσει ένα ολοένα και σημαντικότερο θέμα κοινωνικού διαλόγου σε κάθε τομέα. Ο κοινωνικός διάλογος πρέπει να αναπτυχθεί ως "εσωτερικός κοινωνικός διάλογος", με βάση την ενημέρωση και τη διαβούλευση με τους εκπροσώπους των εργαζομένων. «Η συστηματική ανάπτυξη του κοινωνικού διαλόγου εντός των επιχειρήσεων, σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι θεμελιώδους σημασίας για τη διαχείριση της αλλαγής και την πρόληψη των αρνητικών κοινωνικών

⁵¹ European Commission (2000b): Report: Industrial Relations in Europe, Brussels, p.8

συνεπειών και της υποβάθμισης του κοινωνικού ιστού. Ο κοινωνικός διάλογος διασφαλίζει τη διατήρηση της ισορροπίας μεταξύ της ευελιξίας των επιχειρήσεων και της ασφάλειας των εργαζομένων.»⁵² Ωστόσο, η τάση προς κοινές πολιτικές δεν πρέπει να συγχέεται με την τάση για τη δημιουργία ενός κοινού συστήματος εργασιακών σχέσεων. Ωστόσο, η έκθεση της ΕΕ για τις εργασιακές σχέσεις αναφέρει με μεγάλη σαφήνεια: "Οι πρακτικές που διέπουν το πλαίσιο του διαλόγου, τα αποτελέσματα των συλλογικών διαπραγματεύσεων, οι προϋποθέσεις συλλογικής δράσης και οι ρυθμίσεις για την επίλυση των συγκρούσεων εξακολουθούν, ωστόσο, να καθορίζονται σε εθνικό επίπεδο. Το ευρωπαϊκό δίκαιο δεν εφαρμόζεται σε τέτοια θέματα που στηρίζονται σε ισχυρές εθνικές παραδόσεις.»⁵³ Ο στόχος της πρόληψης των αρνητικών κοινωνικών συνεπειών των βιομηχανικών μεταλλαγών φαίνεται επίσης σαφώς στις δηλώσεις της Επιτροπής σχετικά με την Οργάνωση εργασίας. Η υποστήριξη των συστημάτων εργασίας με ανθρώπινο προσανατολισμό αποτέλεσε σημαντικό στοιχείο όλων των Προγράμματα. Ως εκ τούτου, η FAST Research Το πρόγραμμα FAST (FAST σημαίνει "Πρόβλεψη και Αξιολόγηση της Επιστήμης και της Τεχνολογίας"), που συστάθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 1992, προώθησε την ιδέα ενός "ανθρωποκεντρικού συστήματος παραγωγής". Θεωρείται ως ένα προηγμένο σύστημα κατασκευής, το οποίο εξαρτάται από την ισόρροπη ενσωμάτωση των ανθρώπινων δεξιοτήτων, τη συνεργατική οργάνωση της εργασίας και τις προσαρμοσμένες τεχνολογίες.⁵⁴ Σχετικά με την ανάπτυξη των συστημάτων παραγωγής, η έκθεση του 2000 για την Προγράμματα για νέες μορφές εργασίας και οργάνωσης και δηλώνει: «Πραγματοποιούνται σημαντικές αλλαγές στον τρόπο οργάνωσης των εργασιών εντός των επιχειρήσεων. Βασίζονται στο νέο μοντέλο της «υψηλής εμπιστοσύνης», «υψηλής ειδίκευσης», και εκτεταμένης συμμετοχή των εργαζομένων στη λήψη αποφάσεων." Οι πρόσφατες αλλαγές στους κανονισμούς που διέπουν το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο δίνουν στα κράτη μέλη την ευκαιρία να χρησιμοποιήσουν τα κονδύλια με νέους τρόπους, συμπεριλαμβανομένης της παροχής στήριξης για την εισαγωγή νέων μορφών εργασίας.»⁵⁵

Με βάση την απελευθέρωση της δημιουργικότητας και της δέσμευσης των εργαζομένων μέσω ενός περιβάλλοντος «υψηλής εμπιστοσύνης» και «υψηλής ειδίκευσης», οι πρακτικές εργασίας υψηλής απόδοσης παρέχουν στους εργαζομένους ευκαιρίες να ελέγχουν την εργασία τους, να αναπτύσσουν ευρύτερες δεξιότητες και να αναλαμβάνουν την ευθύνη για ένα ευρύ φάσμα καθηκόντων. Υπάρχουν, ωστόσο, ανησυχίες ότι τέτοιες πρακτικές μπορεί να αυξήσουν το άγχος και να διαβρώσουν τις παραδοσιακές δεξιότητες. Υπάρχουν επίσης αβεβαιότητες σχετικά με τον αντίκτυπο που μπορεί να έχουν οι νέες μορφές οργάνωσης της εργασίας στις παραδοσιακές σχέσεις μεταξύ συνδικάτων, εργαζομένων και διευθυντικών στελεχών."⁵⁶ Όσον αφορά την Πράσινη Βίβλο «Εταιρική σχέση για έναν νέο οργανισμό εργασίας»,⁵⁷ οι κύριες τάσεις που υποστηρίζονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση μπορούν να

⁵² European Commission (1998): Managing Change. High Level Group on Economic and Social Implications of Industrial Change, Final Report, European Commission Directorate for Employment, Industrial Relations and Social Affairs Unit V/D 3, Brussels, p.9

⁵³ European Commission (2000b): Report: Industrial Relations in Europe, Brussels, p.9

⁵⁴ FAST (Forecasting and Assessment in Science and Technology) – Monitor (1992): APS Anthropocentric Production Systems. Modernizing European Industry, Brussels: Commission of the European Community. DG XII – Science Research and Development.

⁵⁵ European Commission (2000c): Government Support Programmes for New Forms of Work Organisation. A Report prepared by Business Decisions Limited for DG Employment & Social Affairs, Brussels, p.2

⁵⁶ European Commission (2000c): Government Support Programmes for New Forms of Work Organisation. A Report prepared by Business Decisions Limited for DG Employment & Social Affairs, Brussels, p.13

⁵⁷ European Commission (1996): Partnership for a New Organisation of Work – Green Paper. Summary distributed on the occasion of the Round Table organised by the Commission with the social partners on 30 April 1996 on the Pact of Confidence for Employment.

συννοπιστούν ως εξής. – Η Ευρώπη πρέπει να προωθήσει υψηλές δεξιότητες και να προωθήσει την υψηλή ποιότητα στον χώρο εργασίας, προκειμένου να βελτιωθεί η παραγωγικότητα και να δημιουργηθούν οι συνθήκες απασχόλησης και παραγωγικότητας. – Η Ευρώπη πρέπει να εισαγάγει νέες μορφές οργάνωσης της εργασίας σε όλους τους τομείς. – Η Ευρώπη πρέπει να επιταχύνει τη διαδικασία εκσυγχρονισμού της οργάνωσης της εργασίας. – Η Ευρώπη πρέπει να δώσει μεγαλύτερη προσοχή στην προοπτική της ισότητας των φύλων, συμπεριλαμβανομένου του συνδυασμού της επαγγελματικής και της οικογενειακής ζωής. Συνοψίζοντας, μπορούμε πράγματι να παρατηρήσουμε ένα ξεχωριστό ευρωπαϊκό μέλημα για την ευθυγράμμιση της βιομηχανικής πολιτικής με στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας και την προώθηση οικολογικών στόχων με στοιχεία μιας κοινωνικής πολιτικής, με στόχο την αύξηση της κοινωνικής συνοχής, του κοινωνικού διαλόγου και ενός ανθρώπινου συστήματος εργασίας με τη συμμετοχή των εργαζομένων, με μεγάλη έμφαση στις δεξιότητες και τις σχέσεις εμπιστοσύνης. Δεν υπάρχει τίποτα ισοδύναμο με αυτή την προσέγγιση στις άλλες δύο περιοχές της τριάδας. Κάποιος μπορεί να υποστηρίξει ότι αυτό το κοινωνικό στοιχείο της εξίσωσης είναι πάρα πολύ αδύναμο και ως επί το πλείστον συμβολικό. Ασφαλώς δεν εμπόδισε "αντικοινωνικά" μέτρα όπως η μετεγκατάσταση εγκαταστάσεων μετά από διαφορές κόστους εντός της ΕΕ, όπως έδειξαν οι Castillo και López Calle στη μελέτη περίπτωσης σχετικά με τους προμηθευτές εξαρτημάτων της Volkswagen-Navarra.⁵⁸ Επιπλέον, η πραγματικότητα σε πολλές περιπτώσεις διαφέρει από τον λόγο της ΕΚ και τους υψηλούς στόχους που διακηρύσσονται σε διάφορα έγγραφα. Πρέπει, ωστόσο, να σημειωθεί ότι δεν υπήρξε καμία συγκρίσιμη κίνηση προς το μοντέλο ανάπτυξης «χαμηλών δρόμων» (αναζητώντας πλεονεκτήματα χαμηλό κόστος εγκαταστάσεις παραγωγής, όπως στην περίπτωση των ΗΠΑ – Μεξικό⁵⁹ στην Ευρώπη μέχρι στιγμής. Η ευρωπαϊκή επιτροπή επιχείρησης παρέχει μια πλατφόρμα για το συντονισμό των συμφερόντων και αποτρέπει την αντιμετώπιση των φυτών στο πλαίσιο του διεθνικού συστήματος παραγωγής των εταιρειών. Υπό την έννοια αυτή, μια πρόσφατη έκθεση για τις εργασιακές σχέσεις και τις αλλαγές αναφέρει: "Οι εργασιακές σχέσεις μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στη χρηστή διακυβέρνηση και να προωθήσουν την ευρωπαϊκή στρατηγική, προωθώντας τον εκσυγχρονισμό βάσει ενός νέου κοινωνικού συμβολαίου, διερευνώντας νέους τρόπους για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας με κοινωνική συνοχή, δημιουργώντας καλύτερες προοπτικές απασχόλησης και βελτιώνοντας τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας".⁶⁰

9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η προστασία που παρέχεται βάσει του νόμου περί σχεδιασμού, πνευματικών δικαιωμάτων και εμπορικών σημάτων αλληλεπικαλύπτεται. Κάθε τύπος προστασίας καλύπτει διαφορετικές πτυχές ενός δικαιώματος πνευματικής ιδιοκτησίας, ενώ οι όροι προστασίας και τα παραχωρούμενα δικαιώματα διαφέρουν επίσης. Επομένως, στο πλαίσιο της σχετικής λήψης αποφάσεων, πρέπει να αξιολογηθούν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα αυτών των δικαιωμάτων. Η προστασία που προσφέρει κάθε τύπος δικαιώματος συμπληρώνει συχνά τα δικαιώματα των άλλων.

⁵⁸ Castillo, Juan José; López Calle, Pablo (2002): Los opereros del Polo. El entorno productivo de VW-Navarra: Una academia di montaje en el territorio. Paper for the Tenth Gerpisa International Colloquium, June 6-8, 2002, Paris, p.34

⁵⁹ Cooke, William; Huxley, Christopher; Meyer, David (2001): The U.S. Automotive Component Supplier Industry: A Review of Strategies Pursued, paper presented to the workshop "The Future of the Turin Automotive Supply Chain in the International Scenario, Turin, 7th September 2001, p.44

⁶⁰ European Commission (2000b): Report: Industrial Relations in Europe, Brussels, p.14

Η προστασία του σχεδιασμού μπορεί επίσης να εμπίπτει στο πεδίο του νόμου περί αθέμιτου ανταγωνισμού και να επωφελείται από διατάξεις που αφορούν μη καταχωρημένα διακριτικά σημεία. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, είναι σημαντικό οι κάτοχοι δικαιωμάτων να πραγματοποιήσουν μια ολοκληρωμένη αξιολόγηση του χαρτοφυλακίου IP τους με τη βοήθεια ενός εμπειρογνώμονα IP. Με αυτόν τον τρόπο, μπορούν να συνδυάσουν στρατηγικά τις επιλογές προστασίας που προσφέρονται, οδηγώντας στην αποτελεσματικότερη διαχείριση των δικαιωμάτων IP τους.

10.ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Barnwell, M. (2011). Design, Creativity and Culture. London, UK: Black Dog Publishing.
2. Barnwell, P., (2014). Leading with Technology. Educational Horizons, Volume: 93 issue: 1, p. 30-30
3. Benton, Charlotte (2000). "Design and Industry". In Kemp, Martin (ed.). *The Oxford History of Western Art*. Oxford: Oxford University Press. pp. 380–383
4. Bodenhausen, G.H.C. (1969). Guide to the Application of the Paris Convention for the Protection of Industrial Property As Revised at Stockholm in 1967 (PDF). United International Bureaux for the Protection of Intellectual Property (BIRPI). p. 22
5. Gray Brian W. , Bouzalas Effie, (2001). Industrial Design Rights – An International Perspective, Kluwer Law International
6. Heikkilä, Jussi; Lorenz, Annika (2018). "Need for speed? Exploring the relative importance of patents and utility models among German firms". *Economics of Innovation and New Technology*. 27: 80–105.
7. Industrial Design Act, s. 2, (2018). THE ACT ON AMENDMENTS TO THE INDUSTRIAL DESIGN ACT, Zagreb
8. Kelsey Martin Mott, The Concept of the Small Patent, in *The International Business Executive*, 5 February 2007, Volume 5, Issue 3, pp 23 - 24
9. Kirkham, Pat (1999). "Industrial design". *Grove Art Online*. Oxford University Press
10. Patents Act 1990, (2019). Compilation No. 43, www.legislation.gov.au
11. Shimpei Yamamoto,(2012). "Utility Models in Japan", The Japan Patent Office, September 3, 2012"
12. U. Suthersanen, Incremental Inventions in Europe: A Legal and Economic Appraisal of Second Tier Patents, in *Journal of Business Law*, 2001, 31
13. Utility Model Ordinance (2004),Federal Law Gazette I p. 89
14. Utility models in Spain - Part 2. ABG Intellectual Property. 2020-11-12
15. Utility models. Europa. https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/intellectual-property/patents/utility-models_en
16. WIPO - utility models, https://www.wipo.int/patents/en/topics/utility_models.html
17. Dancet, Geert; Rosenstock, Manfred (1995): State aid control by the European Commission: The case of the automobile sector, on: http://europa.eu.int/comm/competition/speeches/text/sp1995_043_en.html, p.2
18. European Commission (1997a): General Report on the Activities of the European Union 1997, in: <http://europa.eu.int/abc/doc/off/rg/en/1997/enx50897.htm>
19. McLaughlin, Andrew M.; Maloney, William A. (1999): *The European Automobile Industry. MultiLevel Governance, Policy and Politics*, London and New York: Routledge. p. 202
20. Williams, Karel; Haslam, Colin; Johal Sukhdev; Williams John (1994): *Cars*, New York: Bergbahn Books.,p.184

21. European Commission (2000b): Report: Industrial Relations in Europe, Brussels
22. European Commission (1998): Managing Change. High Level Group on Economic and Social Implications of Industrial Change, Final Report, European Commission Directorate for Employment, Industrial Relations and Social Affairs Unit V/D 3, Brussels
23. FAST (Forecasting and Assessment in Science and Technology) – Monitor (1992): APS Anthropocentric Production Systems. Modernizing European Industry, Brussels: Commission of the European Community. DG XII – Science Research and Development.
24. European Commission (2000c): Government Support Programmes for New Forms of Work Organisation. A Report prepared by Business Decisions Limited for DG Employment & Social Affairs, Brussels, p.2
25. European Commission (1996): Partnership for a New Organisation of Work – Green Paper. Summary distributed on the occasion of the Round Table organised by the Commission with the social partners on 30 April 1996 on the Pact of Confidence for Employment.
26. Castillo, Juan José; López Calle, Pablo (2002): Los opereros del Polo. El entorno productivo de VW-Navarra: Una academia di montaje en el territorio. Paper for the Tenth Gerpisa International Colloquium, June 6-8, 2002, Paris, p.34
27. Cooke, William; Huxley, Christopher; Meyer, David (2001): The U.S. Automotive Component Supplier Industry: A Review of Strategies Pursued, paper presented to the workshop “The Future of the Turin Automotive Supply Chain in the International Scenario, Turin, 7th September 2001, p.44
28. Ward, I., (ed) (1974). "The World of Automobiles". 13. London, UK: Orbis.
29. Χόνδρος, Θ. (2013). Ένας αιώνας αυτοκίνητο. Πανεπιστήμιο Πατρών, Τμήμα Μηχανολόγων Μηχανικών και Αεροναυπηγών. Λαμία: ΒΙΒΛΙΟΧΩΡΟΣ
30. Καψύλης, Α. κ.α. Δημοσίευση 26/03/2000. Άρθρο: "Κατακλυσμιαίες οι ανακατατάξεις στην παγκόσμια αγορά. Το νέο μοίρασμα της τράπουλας στην αυτοκινητοβιομηχανία. Επόμενοι στόχοι των «μεγάλων» οι εταιρείες της Ανατολής". ΤΟ ΒΗΜΑ. Διαθέσιμο: <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=120759>

Ιστότοποι

31. <http://www.iprhelppdesk.eu/node/1854/>
32. <http://www.obi.gr/el/>
33. https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/intellectual-property/industrial-design/protection_en
34. <https://euipo.europa.eu/ohimportal/el>
35. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A32004L0048R%2801%29>
36. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:52002AE1031#document1>
37. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:2406030201_1&from=PL
38. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012R0332&from=ES>
39. <https://lawnet.gr/wp-content/uploads/2020/07/09090990-1.pdf>
40. Matt Jones, Head of Future Infotainment, Jaguar Land Rover & Vice President, GENIVI Alliance. (2020). <https://www.automotiveworld.com/articles/interview-matt-jones-head-of-future-infotainment-jaguar-land-rover-vice-president-genivi-alliance/> .

41. <https://www.wipo.int/portal/en/index.html>
42. [Industrial Property Code \(Legislative Decree No. 30 of February 10, 2005, as amended up to Legislative Decree No. 131 of August 13, 2010\)](#)
43. [Italian Patent Law, Decree n. 30 of February 10, 2005](#)
44. <https://www.worldtrademarkreview.com/enforcement-and-litigation/eu-design-case-law-another-challenge-car-industry>