



Banská Bystrica 24.5.2016
PP 50021-2011/P 288083/I-40-2016

ROZHODNUTIE

Vo veci návrhu navrhovateľa EBECO, s. r. o., Závodná 958, 027 43 Nižná (ďalej „navrhovateľ“), na zrušenie patentu č. 288083 s názvom „Mechanizmus na pripojenie ťahaného prostriedku k ťažnému zariadeniu ťažného vozidla“ majiteľa Martina Nováka, Kollárova 632/7, 014 01 Bytča - Veľká Bytča, zastúpeného patentovým zástupcom Ing. Róbertom Porubčanom, Puškinova 19, 900 28 Ivanka pri Dunaji (ďalej „majiteľ“), rozhodol Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky (ďalej „úrad“) podľa § 46 zákona č. 435/2001 Z. z. o patentoch, dodatkových ochranných osvedčeniach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov takto:

návrh na zrušenie patentu č. 288083 sa zamieťa.

Odôvodnenie:

Úradu bol 14.1.2015 doručený návrh na zrušenie patentu č. 288083 s názvom „Mechanizmus na pripojenie ťahaného prostriedku k ťažnému zariadeniu ťažného vozidla“ (ďalej len „napadnutý patent“ alebo aj „napadnuté riešenie“).

Navrhovateľ v podaní návrhu uviedol, že napadnuté riešenie nespĺňa podmienku novosti podľa § 7 zákona č. 435/2001 Z. z. o patentoch, dodatkových ochranných osvedčeniach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej „patentový zákon“) a nie je ani výsledkom vynálezovskej činnosti podľa § 8 citovaného zákona.

Ako námietky voči novosti a vynálezovskej činnosti navrhovateľ predložil nasledujúce dokumenty: US2006/010723 A1, zverejnený 19.1.2006 (ďalej „D1“), US5209307 A, zverejnený 11.5.1993 (ďalej „D2“), US5930922 A, zverejnený 3.8.1999 (ďalej „D3“), US6134814 A, zverejnený 24.10.2000 (ďalej „D4“) a US6070343 A, zverejnený 6.6.2000 (ďalej „D5“).

V dokumente D1 je opísané zariadenie montovateľné na zadnú časť ťažného prostriedku. Z odsekov 49, 50 a 58 a tiež z obrázkov je zrejmé, že zariadenie obsahuje teleskopickú tyč (1a) a (2a) a teleskopickú tyč (považovanú ako oje) (3), kde konce teleskopických tyčí 1a a 2a sú k pluhu pripevnené cez pripevňovacie prostriedky (4) a (5) a oje (3) sú k pluhu (7) pripevnené cez pripevňovacie prostriedky (4) a (8). Teleskopické tyče (1a) a (2a) sú upevnené na vrchnej časti pluhu (7) a oje (3) sú upevnené v spodnej časti pluhu (7).

V dokumente D2 je zobrazený a opísaný mechanizmus na upevnenie pluhu na zadnú časť vozidla. Tento mechanizmus je upevnený na vertikálnom kĺbe vozidla. Sklon pluhu je nastaviteľný hydraulickými valcami (102) a (104) a spodok pluhu je opatrený podpornými kolieskami (107) a (109). Tesne nad pluhom je situované rozmetacie zariadenie na posypový materiál.

V dokumente D3 je zobrazený a opísaný mechanizmus na pripevnenie pluhu k zadnej časti vozidla, kde pluh má prídavné rozširujúce časti.

V dokumente D4 je zobrazený a opísaný mechanizmus na pripevnenie pluhu k zadnej časti vozidla, kde pluh je zložený z dvoch častí a delený vo vertikálnej osi.

V dokumente D5 je zobrazený a opísaný mechanizmus na pripevnenie pluhu k zadnej časti vozidla, pričom pluh je zavesený na ťažnom zariadení a cez oje na nastaviteľnú reťaz. Spodná časť pluhu je vybavená kolieskami.

Podľa navrhovateľa je jasné, že v dokumente D1 sú obsiahnuté všetky znaky z prvého patentového nároku, a preto mechanizmus podľa prvého patentového nároku nie je nový.

V dokumente D5 mechanizmus obsahuje oje v tvare „A“, kde na jednom konci je situovaný kĺb ťažného zariadenia a druhý koniec obsahuje prostriedky na pripevnenie pluhu. Vrchná časť pluhu je opatrená prostriedkami na pripevnenie reťaze. Druhý koniec mechanizmu je pripevnený na zadnú časť vozidla. Na základe uvedeného je podľa navrhovateľa možné tvrdiť, že mechanizmus podľa prvého patentového nároku napadnutého riešenia nespĺňa podmienku vynálezcovskej činnosti, lebo všetky znaky sú identické až na teleskopickú tyč, ktorá je nahradená reťazou. Táto reťaz však funkčne nahrádza teleskopickú tyč, pričom pre odborníka v oblasti techniky je toto riešenie/výmena zrejmé.

Podľa druhého patentového nároku napadnutého riešenia je ťahaným prostriedkom radlica (4), ktorá je vo vrchnej časti vybavená prvkami na pripevnenie teleskopickkej tyče (7), pričom tieto prvky tvoria otvory (3) a spodná časť radlice (4) je vybavená aspoň jedným vodiacim prípravkom (6) na vedenie radlice (4) pri cúvaní.

Podľa dokumentov D1 až D5 je ťahaným prostriedkom radlica/pluh. Pre odborníka v danej oblasti je zrejmé použitie dier na pripevnenie teleskopickkej tyče k pluhu a nie je to nič prekvapujúce, je to bežná inžinierska rutinná činnosť. V dokumentoch D2 a D5 sú na podopretie pluhu použité kolieska, vodiace oko je len alternatíva.

Podľa tretieho patentového nároku je radlica (4) vybavená tretími prípravkami (5) alebo montážnymi prípravkami (9 a 10) na upevnenie závažia na zvýšenie tlaku radlice na čistený podklad, pričom dokument D2 má prítlak radlice riešený hydraulickými valcami, tzn. odborník pred riešením problému musel vedieť, že radlica musí byť pritláčaná na čistený podklad a je na to potrebná sila, čo je dosiahnuté váhou samotnej radlice alebo zvýšením hmotnosti, a preto pridanie závažia nie je inovatívne, prevyšujúce rutinnú inžiniersku činnosť.

Podľa štvrtého patentového nároku je radlica dvoj- alebo viacdielna a jednotlivé diely radlice (4) sú navzájom spojené prípravkom (11). Dokument D3 a D4 rieši aj delenú radlicu, a teda riešenie podľa tohto nároku nie je nové a nedosahuje potrebnú vynálezcovskú úroveň.

Podľa piateho patentového nároku je vodiacim prípravkom (6) vodiace oko alebo koliesko. Dokument D2 a D5 zobrazuje vodiaci prípravok vo forme kolieska, čiže nejde o nové riešenie. Vodiace oko poskytuje tie isté funkcie ako koliesko, a preto k takémuto riešeniu by odborník dospel bežnou inžinierskou činnosťou.

Podľa šiesteho patentového nároku radlica (4) je vybavená posýpacím zariadením alebo prostriedkami na ťahanie posýpacieho zariadenia, ktoré môžu byť montované na montážne prvky (9 a 10). V dokumente D2 je opísané zariadenie, kde je spolu s radlicou inštalované aj posýpacie zariadenie, a teda riešenie podľa tohto nároku nie je nové a nie je ním dosiahnutá vynálezcovská činnosť a pre odborníka toto riešenie vyplýva priamo z tohto dokumentu.

Podľa siedmeho patentového nároku ťahaným prostriedkom je prostriedok na posýpanie alebo na rozmetanie alebo na kosenie, oranie, mulčovanie, bránenie, kultiváciu pôdy, kyprenie pôdy, odstránenie machu, prevzdušnenie trávnikov, zametanie alebo na nanášanie farby na jazdený povrch. Z dokumentov D1 až D5 je známe pripojenie pluhu na mechanizmus. Samotným predmetom ochrany je mechanizmus na pripojenie, preto pripojenie akéhokoľvek iného mechanizmu nie je dosahované vynálezcovskou činnosťou. Takúto činnosť je schopná vykonať aj osoba, ktorá nie je odborníkom v danej oblasti techniky.

Podľa ôsmeho patentového nároku prvý prípravok (8) je skrutkový spoj alebo čap. Navrhovanie rozoberateľných spojov patrí, podľa navrhovateľa, k bežnej rutinnej inžinierskej práci, preto riešenie podľa tohto nároku nie je dostatočne inovatívne.

Podľa deviateho patentového nároku napadnutého patentu je v blízkosti teleskopickej tyče (7) tvarovaná časť (7a) na zabránenie deformácie zadného nárazníka ťažného vozidla, a podľa desiateho patentového nároku je tvarovaná časť (7a) vybavená rukávom z mäkkého materiálu na zabránenie poškodenia ťažného vozidla. Keďže teleskopická tyč je montovaná na alebo do blízkosti nárazníka je samozrejmom vecou navrhnúť aj prostriedky na ochranu proti poškodeniu nárazníka, a preto použitie rukáva alebo tvarovanej časti teleskopickej tyče neprevyšuje bežnú inžiniersku tvorivú úroveň.

V závere navrhovateľ navrhol, aby úrad napadnutý patent zrušil v plnom rozsahu.

Listom úradu z 18.2.2015 bola predmetná žiadosť odoslaná majiteľovi na vyjadrenie.

Majiteľ vo svojom vyjadrení doručenom úradu 24.6.2015 uviedol, že s podaným návrhom na zrušenie nesúhlasí, pretože podľa neho vychádza z nesprávneho právneho aj technického posúdenia veci.

Majiteľ doložil prílohu č. 2 (návrh licenčných podmienok), prílohu č. 3 (fotoreportáž) a video na portáli www.youtube.com, na základe ktorých vzniká podľa neho dôvodné podozrenie, že navrhovateľ okopíroval technickú podstatu patentu a poskytol ju svojej materskej spoločnosti (<http://www.ebeco.no/>) na ďalšie komerčné využitie. Podľa majiteľa sa materská spoločnosť prezentuje ako inovatívna spoločnosť, ktorá už desaťročia dodáva rôzne zariadenia pripojiteľné k ťažnému zariadeniu a ak teda nevedeli inovatívni odborníci poskytnúť adekvátne riešenia radlice a až po vzhliadnutí vynálezu majiteľa prišli na vhodné a jednoduché riešenie, tak práve uvedené v zmysle T 109/82, T 555/91 potvrdzuje vynálezcovskú činnosť.

Ďalej pristúpil majiteľ k vysvetleniu pojmov „ťažné zariadenie“ a „ťažné oko“ ťažného zariadenia vozidla pričom uviedol, že ťažné zariadenie sa používa na spojenie ťažného a prípojného vozidla. Výška a poloha spojovacej gule za vozidlom je určená normami. Spojovací bod je vždy tvorený kĺbom, v prípade osobných vozidiel guľovým kĺbom. Guľový kĺb je vždy umiestnený v pozdĺžnej osi ťažného vozidla, pretože mimoosové umiestnenie by spôsobovalo nebezpečné vybočovanie prípojného vozidla.

Kĺbové spojenie s ťahaným vozidlom je nevyhnutné, keďže pripojené vozidlo musí sledovať ťažné vozidlo, aj keď pri zatáčaní ide po vlastnej stope. Ťažné zariadenie, resp. hlavný bod spojenia má uhlovú voľnosť vo všetkých smeroch, obmedzenú interferenciou spojovacej hlavice so spojovacou guľou. V prípade použitia ťažného zariadenia na pripojenie iného predmetu ako vozidla s kolesami spôsobuje táto uhlová voľnosť zásadný problém. Ťahané jednonápravové vozidlo je vďaka vlastnostiam pneumatík smerovo stabilné, napriek použitiu kĺbu s uhlovou voľnosťou nedochádza k vybočovaniu vozidla. Rozdielna situácia nastane pri pripojení prostriedku (napr. pluhu), ktorý nemá pneumatiky, ktoré by zabezpečovali bočné vedenie. V prípade akejkoľvek nerovnosti síl na ľavej a pravej strane radlice dochádza k jej vybočeniu, pretože tá nemá kapacity na zachytenie bočných síl, pluh je teda smerovo nestabilný.

Pôvodca chcel uvedený problém riešiť tak, aby nemusel vykonať žiadny zásah do konštrukcie ťažného zariadenia, na zmenu ktorého by bola potrebná nová homologizácia a radlica by bola mimo vozidla s takýmto upraveným ťažným zariadením nepoužiteľná. Pôvodca preto uvedený problém vyriešil ďalšou tyčou umiestnenou mimo oja. Problémom ostalo upevnenie ďalšej tyče na vozidlo, pričom nárazník vozidla nebol vhodnou alternatívou. Z uvedeného dôvodu pôvodca zvolil upevnenie na ťažné oko. Umiestnenie ťažného oka je vždy mimo pozdĺžnej stredovej roviny vozidla. Vynález tak využíva dva prvky motorového vozidla na zásadne rozdielne účely ako boli pôvodne určené a zároveň využíva ich vzájomnú priestorovú väzbu.

K samotným namietaným dokumentom majiteľ uviedol, že napríklad dokument D1 opisuje radlicu s tromi vzperami, ktoré majú byť prepojené s nárazníkom pomocou malých navítaných dier alebo malých ôk na nárazníku. Takéto riešenie by však viedlo k odtrhnutiu nárazníka a oká vyčnievajúce z nárazníka by si vyžadovali dodatočné schválenie a majitelia áut by nesúhlasili s vrácaním dier do nárazníka.

Podľa majiteľa je podstatné to, že dokument D1 nenavádza na využitie ťažného zariadenia a ani na zachytenie silového momentu na ramene s ťažným okom vozidla. Už v anotácii sa zdôrazňuje, že sa nevyužíva ťažné zariadenie, pričom prítomnosť ťažného zariadenia sa v dokumente D1 opisuje v stave

techniky ako prejav nedostatku, ktorý má byť dokumentom D1 riešený. V nároku č. 18 sa opätovne zdôrazňuje, že zariadenie sa nepripája na „trailer hitch“, a teda nejde o dokument, ktorý možno použiť na hodnotenie novosti alebo vynálezcovskej činnosti napadnutého riešenia. Podľa majiteľa riešenie podľa D1 nemá žiadnu smerovú stabilitu a kĺbové spojenia na troch vzperách spôsobia, že radlica vybočí do boku aj pri malej bočnej sile. Cúvanie s takto jednoducho zapojenou radlicou je pritom vylúčené.

V tejto súvislosti majiteľ upozornil na to, že v USA si majiteľ môže svoje auto upraviť ľubovoľne, vrátať a skrútkovať oká kdekoľvek, čo však legislatíva v európskych krajinách neumožňuje.

Dokument D1 však neobsahuje všetky znaky hlavného patentového nároku, a preto nemôže byť na prekážku novosti. Nedá sa ani odvodiť usporiadanie podľa prvého nároku, keďže sa použitie ťažného zariadenia priam zakazuje.

K namietanému dokumentu D2 majiteľ uviedol, že ide o riešenie s radlicou, ktorá je nesená na dvojici pozdĺžnych ramien. Ramená sú upevnené v držiaku, ktorý je privarený ku koncu rámu vozidla. Podľa majiteľa sa toto riešenie nedá preniesť na osobné vozidlá a neopisuje žiadne ťažné zariadenie, teda zariadenie schopné pripojenia aj odpojenia a ani ťažné oko, slúžiace inak na odtiahnutie iného vozidla.

K ďalšiemu namietanému dokumentu D3 majiteľ uviedol, že v tomto dokumente je ovládací mechanizmus radlice umiestnený na základovej platni, ktorá je pripevnená na vodorovnej nákladovej ploche pick-upu. Uvedené riešenie je tiež podľa majiteľa použiteľné len v amerických podmienkach, kde si majiteľ priskrutkuje rozmernú základovú platňu k podlahe, neopisuje pripojenie k existujúcim prvkom napr. k ťažnému zariadeniu alebo k ťažnému oku. Naopak podľa riešenia v tomto vynáleze je potrebné sa vyhnúť použitiu ťažného zariadenia (stĺpec 1, riadky 16 až 37).

Ďalší dokument D4 opisuje hydraulické zariadenie na ovládanie zdvihu radlice a podľa majiteľa vôbec nerieši pripojenie k vozidlu.

Podľa majiteľa dokument D5 možno považovať za najbližší stav techniky. Tento dokument opisuje pripojenie radlice s ojom k ťažnému zariadeniu. Táto radlica je vedená kolesami (obr. 9), ktoré majú schopnosť bočného vedenia, zverejnenie neopisuje teleskopickú tyč ani prípravok na upevnenie teleskopickú tyče k ťažnému oku. Riešenie používa reťaz, ktorá však slúži na nastavenie uhla radlice, nie na zachytenie momentovej reakcie, pretože reťaz nie je schopná prenášať tlakové sily. V prípade použitia reťaze by radlica pripojená k ťažnému zariadeniu narazila do zadnej časti ťažného vozidla pri prvom náraze radlice do predmetu na opačnej strane, ako je vedená reťaz. Podľa majiteľa teda ani dokument D5 nepredstavuje stav techniky, ktorý by spochybnil novosť prvého patentového nároku.

K hodnoteniu vynálezcovskej činnosti majiteľ využil metódu „problém-riešenie“, pričom ako už uviedol, za najbližší stav techniky považuje dokument D5, ktorý zahŕňa radlicu, oje a prípravok na pripojenie k ťažnému zariadeniu. Podľa majiteľa je objektívnym technickým problémom zabezpečenie priečnej smerovej stability prostriedku bez kolies pri jeho ťahaní klasickým ťažným zariadením, smerová stabilita má byť zaručená aj pri nerovnomernom pozdĺžnom zaťažení na ktorejkoľvek strane prostriedku, pričom riešenie má byť univerzálne pri osobných vozidlách s rôznymi tvarovými a rozmerovými charakteristikami.

V prípade dokumentu D5 je smerová stabilita vyriešená dlhým pomerom medzi šírkou vozidla a dĺžkou oja, čím sa dá zabrániť nárazu radlice do nárazníka, čo je podľa majiteľa nepraktické a priestorovo náročné riešenie. Tento dokument pri rutinnom myšlienkovom postupe konštruktéra ponúka riešenie smerovej stability v podobe použitia druhej reťaze na opačnej strane, čo by mohlo byť považované za riešenie vyplývajúce zo stavu techniky zrejším spôsobom, avšak pre druhú reťaz by sa musel vytvoriť dodatočne druhý pripojovací bod na nárazníku, čo je pri osobných vozidlách neuskutočniteľné, pretože nárazník by žiadne zaťaženie nezniesol.

Ďalej sa majiteľ zaoberal možnosťou zámény reťaze za teleskopickú tyč pričom uviedol, že sa zásadne nedá súhlasiť s tvrdením navrhovateľa, že reťaz a teleskopická tyč sú pre odborníka v oblasti techniky zrejme vymeniteľné. Pri vynálezcovskej činnosti sa hodnotí, či posudzovaný znak vyplýva zrejším spôsobom zo stavu techniky a nehodnotí sa to, či pri znalosti posudzovaného vynálezu sa javí stav techniky ako prirodzený predstupeň nového riešenia. Tvrdenie navrhovateľa je príkladom retrospektívneho pohľadu ex post facto analýzy. Majiteľ pritom spomenul judikáty T 24/81, T 564/89 a T 645/92 a upozornil hlavne na prípady, ktoré sa na prvý pohľad prejavujú jednoduchosťou, čo je aj v tomto prípade.

Podľa majiteľa mal navrhovateľ uviesť, kde v dokumente D5 vidí návod na zámenu reťaze za teleskopickú tyč, alebo, že všeobecné vedomosti odborníka zahŕňajú zámenu reťaze a teleskopickú tyč, čo však navrhovateľ neuskutočnil. Poukázal na rozhodnutie T 970/00, kde sťažnostný senát zdôrazňuje, že akékoľvek posúdenie, ktoré ide nad rámec toho, čo odborník vie zo stavu techniky, pričom v stave techniky nemôže byť samotný posudzovaný vynález, je v rozpore so správnym posudzovaním vynálezcovskej činnosti.

Podľa majiteľa zo žiadneho z namietaných dokumentov D1-D5 nevyplýva, že by sa mala reťaz zamieňať za tyč alebo za teleskopickú tyč. Navrhovateľ preukázal typický ex-post prístup, pred ktorým však varujú viaceré judikáty EPO, pretože tyč je schopná prenášať ťah, tlak a do určitej miery aj ohyb, reťaz však môže prenášať len ťah, pričom rozdiel v schopnosti prenášať tlak je zásadný pre funkciu napadnutého riešenia, teda pre zabezpečenie smerovej stability.

Následne majiteľ vymenoval niekoľko použití reťaze vs. tyče, kde nie je možné ich zameniť, resp. nahradiť, napr. v prevodoch je reťaz, ktorá sa nedá nahradiť tyčou, reťaz použitá ako viazací prostriedok sa nedá nahradiť tyčou, reťaz pri kladkostrojoch nie je nahraditeľná tyčou, teleskopická tyč-ako anténa, nie je možné nahradiť reťazou, teleskopická tyč je noha statívu, ktorú nemožno nahradiť tyčou, teleskopická tyč je selfie tyč a nedá sa nahradiť reťazou, teleskopická tyč je napríklad aj rúčka metly a nedá sa nahradiť reťazou a tak podobne.

Podľa majiteľa tento jediný podstatný odlišný znak je dostatočný na preukázanie vynálezcovskej činnosti.

Čo sa týka ďalšieho rozdielu podľa dokumentu D5 majiteľ uviedol, že podľa D5 sa reťaz pripojí k nárazníku, ovínie sa okolo kolíka 72, ktorý vychádza z nárazníka (stĺpec 5, riadok 1 a 2), čo nenavádza na pripojenie mimo nárazníka alebo dokonca na využitie ťažného oka.

Tretím dôležitým odlišným znakom je podľa majiteľa prípravok na pripojenie k ťažnému oku. Ťažné oko je s ohľadom na svoj účel prispôbené na založenie lana. Tyč nie je možné obmotať okolo oka a nie je možné použiť jednoduchý hák, ktorý by sa pri tlaku z oka vyviekol, preto na spojenie ťažného oka s pevnou štruktúrou tyče je potrebný prípravok s daným mechanizmom.

Podľa majiteľa zistené technické odlišnosti majú podstatný vplyv na vyriešenie objektívneho technického problému, ktorý nemusí byť v spise uvedený a zvyčajne sa definuje až po ustálení najbližšieho stavu techniky. Z uvedeného teda podľa majiteľa vyplýva, že usporiadanie podľa hlavného patentového nároku zahŕňa vynálezcovskú činnosť.

Majiteľ ďalej uviedol, že ukotvenie mechanizmu do dvoch nezávislých štruktúr poskytuje vynálezu ďalšiu synergickú výhodu, aj keď v spise nie je uvedená. Touto výhodou je mechanická bezpečnosť. V prípade dokumentu D5 sú oba spojovacie body viazané na nárazník, pričom odtrhnutie nárazníka vedie k strate ťahaného prostriedku. V napadnutom riešení sa používajú dve odlišné štruktúry – ťažné zariadenie, ktoré je silovo odolné pre rôzne prívesné vozíky a ťažné oko, ktoré je od ťažného zariadenia nezávislé a je v podstate nevytrhnutelné z karosérie vozidla.

K závislým patentovým nárokom majiteľ uviedol, že keďže závislé nároky obsahujú všetky znaky prvého nároku, tak aj závislé nároky spĺňajú kritériá novosti a vynálezcovskej činnosti.

V druhom nároku je definovaná radlica s aspoň jedným vodiacim prípravkom na vedenie radlice pri cúvaní. Žiadny z dokumentov D1 až D5 neopisuje podobný prípravok. Kolieska na radlici sú síce v stave techniky D2 a D5 známe, ale nie je opísaná ich vodiaca funkčnosť pri cúvaní, ktorá závisí so zvolenou geometriou zavesenia, aby sa radlica pri cúvaní nepriečila. Stav techniky nenavádza na použitie závažia na radlici podľa tretieho nároku, ale využíva hydraulicky vyvodzovaný prítlak.

Štvrtý nárok opisuje viacdielnu konštrukciu radlice. Dokumenty D3 a D4 neopisujú viacdielnu radlicu, nedá sa pri prevoze rozdeliť na menšie časti.

Piaty nárok sa viaže na konkrétne vyhotovenie vodiaceho prípravku pri cúvaní, takýto prípravok nie je v stave techniky zverejnený. Šiesty nárok opisuje posýpacie zariadenie pripojené k radlici. Dokument D2

ozrejmuje posýpacie zariadenie, to je však jasne umiestnené mimo radlice, nad ňou, na samostatnom držiaku. Nie je možné nájsť návod na umiestnenie posýpacieho zariadenia priamo na radlici.

Siedmy nárok uvádza rôzne verzie ťahaného prostriedku. V ôsmom nároku sú definované dve vyhotovenia spoja. Samotný skrutkový spoj alebo čap nie je nový, ale tento spoj je definovaný ako prípravok, ktorý spája oje s ťahaným prostriedkom. Tak môže byť ťahaný prostriedok voči oju uložený pevne (skrutkový spoj) alebo otočne (čap). Mäkký rukáv a tvarové prispôbenie konca teleskopickkej tyče súvisí s geometriou ťažného oka, teleskopická tyč sa nemá dotýkať nárazníka. K takejto úprave sa stav techniky nevyjadruje, keďže vôbec nerieši pripojenie k ťažnému oku. Znak v deviatom a desiatom nároku preto nemožno považovať za samozrejímavý.

K výberu namietaných materiálov navrhovateľom majiteľ uviedol, že tieto pochádzajú pravdepodobne z rešeršnej správy PCT prihlášky, pričom však upozornil na fatálnu chybu prekladu, kde je pojem „ťažné zariadenie“ preložený ako „towing device“, čo je v skutočnosti „ťažné oje“. Ťažné zariadenie malo byť preložené ako „trailer hitch“ alebo „car hitch“ alebo ako „hitch“.

Následne sa majiteľ zaoberal rozdielom medzi uvedenými pojmami, k čomu doložil obrázky z google vyhľadávača. Podľa majiteľa tak rešeršný odborník našiel dokumenty D1 až D5 pre úplne odlišný význam prvého nároku, ako je posudzovaný. K uvedenému majiteľ uviedol, že navrhovateľ nedoložil žiadny preklad uvedených zverejnení a ani ich častí.

V závere majiteľ navrhol, aby úrad návrh na zrušenie zamietol v plnom rozsahu. Majiteľ uviedol, že sa domnieva, že v zmysle § 47 ods. 5 patentového zákona je možné rozhodnúť o zamietnutí návrhu a ponechaní patentu v platnosti v pôvodnom znení aj len na základe písomných podaní účastníkov. V prípade, že sa úrad s týmto názorom nestotožní, majiteľ navrhol ústne pojednávanie a z dôvodu zosúladenia novo definovaného stavu techniky priložil návrh na zmenu nárokov, jeden hlavný a tri pomocné.

Okrem už uvedených príloh č. 2 a 3 (Návrh licenčných poplatkov a fotografie z prezentácie majiteľa, na ktorej navrhovateľ prejavil záujem o vynález) majiteľ doložil aj prílohu č. 4: diplomovú prácu „Ťažné zařízení pro osobní automobil s odnímatelným těžným hákem“ a návrhy upravených patentových nárokov (hlavný, prvý, druhý a tretí pomocný návrh).

Správou úradu z 13.7.2015 a z 26.10.2015 bolo vyjadrenie majiteľa spolu s návrhom patentových nárokov zaslané navrhovateľovi, aby sa k daným skutočnostiam vyjadril.

Navrhovateľ vo svojom podaní z 22.12.2015 uviedol, že na svojom návrhu na zrušenie patentu č. 288083 trvá v celom rozsahu. Ďalej uviedol, že nesúhlasí so stanoviskom majiteľa doručenom úradu 24.6.2015, pretože toto stanovisko obsahuje zavádzajúce, nepravdivé a čiastočne účelovo skreslené závery a nepodložené a nepravdivé domnienky. Podľa navrhovateľa je spomenutý patent len jednoduchou obmenou už existujúcich patentov uvedených v návrhu na zrušenie.

Rozhodnutie úradu sa opiera o nasledovné skutočnosti a dôvody:

Podľa § 53 ods. 3 zákona č. 435/2001 Z. z. o patentoch, dodatkových ochranných osvedčeniach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov úrad rozhoduje na základe skutkového stavu, zisteného z vykonaných dôkazov, ktoré boli účastníkmi predložené alebo navrhnuté.

Pretože patent č. 288083 bol udelený za platnosti zákona č. 435/2001 Z. z. o patentoch, dodatkových ochranných osvedčeniach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej „patentový zákon“) je nutné pri zrušovanom konaní preskúmať, či predmet vynálezu spĺňal podmienky na udelenie ochrany dané týmto zákonom.

Majiteľ predložil úradu ako súčasť svojho vyjadrenia k návrhu na zrušenie aj návrhy upravených patentových nárokov, ktoré by podľa jeho názoru vyhovovali podmienkam udelenia vo vzťahu k namietaným dokumentom, avšak prednostne navrhol zachovať udelený patent v pôvodnom znení, keďže aj pôvodné patentové nároky podľa jeho názoru, spĺňajú vo vzťahu k namietaným dokumentom, podmienky udelenia patentu.

Úrad je v rozhodnutí povinný sa vysporiadať so všetkými relevantnými argumentami účastníkov konania a teda aj prípadným navrhovaným upraveným znením patentových nárokov. Odôvodnenosť tohto postupu vyplýva jednak zo zásady súčinnosti správneho orgánu s účastníkmi konania v správnom konaní, ktorej vyjadrením je aj to, že správny orgán musí dať príležitosť účastníkom konania, aby mohli svoje práva a záujmy účinne obhajovať, najmä sa vyjadriť k podkladu rozhodnutia, resp. zo zásady materiálnej pravdy, vyjadrením ktorej je tiež povinnosť správneho orgánu zaoberať sa vyjadreniami a argumentmi účastníkov konania, ako podkladmi pre rozhodnutie. Len na základe toho, že sa správny orgán vysporiada aj s argumentmi strán, môže byť vydané rozhodnutie, ktoré je v súlade so zákonom. Pokiaľ správny orgán považuje skutočnosti uvedené účastníkom konania vo vyjadrení za nesprávne a rozhodne sa, že nebude na ne prihliadať, z odôvodnenia rozhodnutia musí byť zrejmé, prečo ich považuje za nesprávne.

Zachovanie uvedeného postupu, t. j. rešpektovanie práva účastníka konania vyjadriť sa k podkladu rozhodnutia s tým, že sa správny orgán týmto vyjadrením ako s jedným z podkladov rozhodnutia zaoberá, čo vyplýva z odôvodnenia rozhodnutia správneho orgánu, je napokon tiež predpokladom naplnenia požiadavky presvedčivosti odôvodnenia rozhodnutia a požiadavky, aby odôvodnenie poskytovalo oporu výroku rozhodnutia.

Podľa § 46 ods. 2 patentového zákona, ak sa dôvody zrušenia týkajú patentu čiastočne, patent sa zruší len v rozsahu primeranom zisteným dôvodom, a to zmenou patentových nárokov, opisu alebo výkresov, bez toho, aby zákon určoval, či ide o zmenu navrhnutú majiteľom napadnutého patentu alebo o zmenu vykonanú úradom.

V tejto súvislosti je však zároveň potrebné poukázať na ďalšiu dôležitú skutočnosť, že formulácia patentových nárokov v konaní o udelení patentu je výlučne vecou prihlasovateľa. Preto má úrad za to, že aj po udelení v konaní o návrhu na zrušenie z dôvodu, že napadnutý patent nespĺňal podmienky na udelenie, je potrebné prednostne rešpektovať vôľu majiteľa pokiaľ ide o upravené znenie patentových nárokov, za predpokladu, že majiteľom navrhované znenie spĺňa zákonné požiadavky. Presná formulácia patentových nárokov pritom môže mať vplyv aj na ďalšie prípadné konania týkajúce sa čiastočne zrušeného patentu vzoru, t. j. udeleného patentu v zmenenom znení.

Vzhľadom na všetky uvedené skutočnosti úrad v predmetnom rozhodnutí prednostne posúdi pôvodne udelené patentové nároky, vzhľadom na vyjadrenie majiteľa o tom, že prednostne trvá na ponechaní patentových nárokov v pôvodnom znení.

Až na základe výsledku tohto posúdenia v prípade, že by znenie pôvodných patentových nárokov nespĺňalo podmienku udelenia vzhľadom na namietané dokumenty úrad pristúpi k hodnoteniu, či by majiteľom navrhované zmenené znenia patentových nárokov predložené 24.6.2015, vyhovovali požiadavkám stanoveným patentovým zákonom ako aj Vyhláškou č. 223/2002 Z. z., ktorou sa vykonáva patentový zákon (ďalej „vyhláška“), a teda či navrhované znenie patentových nárokov je dostatočne jasné, stručné a podložené opisom (§ 5 ods. 1 vyhlášky) a zároveň tým, či by takýmto znením patentových nárokov nedošlo k rozšíreniu rozsahu ochrany patentu v porovnaní s pôvodne udeleným patentom a napokon posúdením, či by takéto obmedzenie rozsahu ochrany bolo primerané zisteným dôvodom na zrušenie vyplývajúcim z namietaných dokumentov predložených v predmetnom návrhu na zrušenie patentu vo vzťahu k splneniu podmienky novosti, vynálezcovskej činnosti a priemyselnej využiteľnosti (§ 7, § 8 a § 9 patentového zákona).

Podľa ustanovenia § 46 ods. 1 písm. a) patentového zákona úrad zruší patent, ak sa v konaní začatom na návrh tretej osoby alebo z úradnej moci preukáže, že neboli splnené podmienky na jeho udelenie podľa § 5 až § 9.

Podľa § 7 ods. 1 patentového zákona sa vynález považuje za nový, ak nie je súčasťou stavu techniky.

Podľa § 7 ods. 2 patentového zákona sa za stav techniky považuje všetko, čo bolo kdekoľvek pred dňom, od ktorého patrí prihlasovateľovi právo prednosti, sprístupnené verejnosti akýmkoľvek spôsobom.

Podľa § 8 ods. 1 patentového zákona sa vynález považuje za výsledok vynálezcovskej činnosti, ak pre odborníka nevyplýva zrejším spôsobom zo stavu techniky.

Podľa § 46 ods. 3 patentového zákona, ak sa patent zruší, platí, že k jeho udeleniu v rozsahu dotknutom zrušením nedošlo.

Z obsahu podaného návrhu na zrušenie patentu jednoznačne vyplýva, že navrhovateľ podáva návrh na zrušenie patentu z dôvodu nesplnenia podmienky novosti a vynálezcovskej činnosti predmetu chráneného napadnutým patentom v zmysle ustanovenia § 7 a § 8 patentového zákona.

Každé z týchto kritérií je potrebné hodnotiť samostatne, pričom z celkového hodnotenia musí byť zrejmé, ktoré z kritérií nie je splnené s uvedením dôvodu a s príslušným rozborom dôkazov.

Napadnutý patent č. 288083 s právom prednosti od 29.4.2011 bol 3.4.2013 udelený na 10 patentových nárokov v nasledujúcom znení:

1. Ústrojenstvo na pripojenie ťahaného prostriedku k ťažnému zariadeniu ťažného vozidla, **vyznačujúce sa tým, že** obsahuje kĺb (1) ťažného zariadenia, ktorý je spojený s ojom (2), kde druhý koniec tohto oja (2) je vybavený prvým prípravkom (8) na pripevnenie ťahaného prostriedku, potom vrchná časť ťahaného prostriedku je vybavená prvkami na pripevnenie teleskopickej tyče (7), potom druhý koniec tejto teleskopickej tyče (7) je vybavený druhým prípravkom na upevnenie teleskopickej tyče (7) k ťažnému oku alebo úchytu ťažného vozidla.
2. Ústrojenstvo na pripojenie ťahaného prostriedku k ťažnému zariadeniu ťažného vozidla podľa nároku 1, **vyznačujúce sa tým, že** ťahaným prostriedkom je radlica (4), ktorá je vo vrchnej časti vybavená prvkami na pripevnenie teleskopickej tyče (7), pričom tieto prvky sú otvory (3), pričom spodná časť radlice (4) je vybavená aspoň jedným vodiacim prípravkom (6) na vedenie radlice (4) pri cúvaní.
3. Ústrojenstvo na pripojenie ťahaného prostriedku k ťažnému zariadeniu ťažného vozidla podľa nároku 1 alebo 2, **vyznačujúce sa tým, že** radlica (4) je vybavená tretími prípravkami (5) alebo montážnymi prvkami (9 a 10) na upevnenie závažia na zvýšenie tlaku radlice na čistený podklad.
4. Ústrojenstvo na pripojenie ťahaného prostriedku k ťažnému zariadeniu ťažného vozidla podľa nároku 2 alebo 3, **vyznačujúce sa tým, že** radlica (4) je dvoj alebo viacdielna, pričom jednotlivé diely radlice (4) sú navzájom spojené prípravkom (11).
5. Ústrojenstvo na pripojenie ťahaného prostriedku k ťažnému zariadeniu ťažného vozidla podľa ľubovoľnej kombinácie nárokov 2 až 5, **vyznačujúce sa tým, že** vodiacim prípravkom (6) je vodiace oko alebo koliesko.
6. Ústrojenstvo na pripojenie ťahaného prostriedku k ťažnému zariadeniu ťažného vozidla podľa ľubovoľnej kombinácie nárokov 2 až 6, **vyznačujúce sa tým, že** radlica (4) je vybavená posýpacím zariadením alebo prostriedkami na ťahanie posýpacieho zariadenia, ktoré môžu byť montované na montážne prvky (9 a 10).
7. Ústrojenstvo na pripojenie ťahaného prostriedku k ťažnému zariadeniu ťažného vozidla podľa nároku 1, **vyznačujúce sa tým, že** ťahaným prostriedkom je prostriedok na posýpanie alebo prostriedok na rozmetanie alebo prostriedok na kosenie alebo prostriedok na oranie alebo prostriedok na mulčovanie alebo prostriedok na bránenie alebo prostriedok na kultiváciu pôdy alebo prostriedok na kyprenie pôdy alebo prostriedok na odstránenie machu alebo prostriedok na prevzdušnenie trávnikov alebo prostriedok na zametanie alebo prostriedok na nanášanie farby na jazdený povrch.
8. Ústrojenstvo na pripojenie ťahaného prostriedku k ťažnému zariadeniu ťažného vozidla podľa ľubovoľnej kombinácie nárokov 1 až 7, **vyznačujúce sa tým, že** prvý prípravok (8) je skrutkový spoj alebo čap.
9. Ústrojenstvo podľa ľubovoľnej kombinácie predchádzajúcich nárokov, **vyznačujúce sa tým, že** v blízkosti druhého konca teleskopickej tyče (7) je tvarovaná časť (7a) na zabránenie deformácie zadného nárazníka ťažného vozidla.
10. Ústrojenstvo podľa ľubovoľnej kombinácie predchádzajúcich nárokov, **vyznačujúce sa tým, že** tvarovaná časť (7a) je vybavená rukávom z mäkkého materiálu na zabránenie poškodenia ťažného vozidla.

Patentové nároky vymedzujú predmet, na ktorý je udelená ochrana (§ 13 ods. 1 patentového zákona) a opis a prípadne výkresy udeleného patentu slúžia ako podklad na vysvetlenie jednotlivých znakov technického riešenia.

Pokiaľ ide o dôkazné prostriedky proti novosti napadnutého riešenia, možno namietať všetkým, čo sa stalo súčasťou stavu techniky pred dátumom prednosti daného napadnutého riešenia, pričom podmienka jasného datovania je nevyhnutná. Ak namietaný dokument nie je vybavený dátumom zverejnenia alebo by mohli v tomto smere vzniknúť pochybnosti je na navrhovateľovi, aby túto skutočnosť objektívne preukázal. Ak navrhovateľ túto skutočnosť nepreukáže, nemôže byť takýto dôkaz úspešne uplatnený.

Pri posudzovaní novosti vynálezu a porovnávaní jeho obsahu s relevantným dokumentom známym zo stavu techniky, sa takéto hodnotenie robí vždy len vzhľadom na obsah jedného dokumentu. Vynález sa nepovažuje za nový, ak sú všetky jeho znaky zverejnené v jednom namietanom dokumente. Pri hodnotení novosti je nevyhnuté posudzovať dokument stavu techniky v jeho úplnosti a nie je prípustné vyvodzovať závery, ktoré sa líšia alebo sú v rozpore s tým, čo je možné z dokumentu rozpoznať, ak je posudzovaný ako celok. Kombinovať informácie známe z viacerých dokumentov nie je možné.

Navrhovateľ v návrhu na zrušenie zo 14.1.2015 ako namietané materiály preukazujúce nenovosť napadnutého riešenia predložil nasledujúce dokumenty:

1. US2006/010723 (D1),
2. US5209307 (D2),
3. US5930922 (D3),
4. US6134814 (D4),
5. US6070343 (D5).

Dokument D1 bol zverejnený 19.1.2006, dokument D2 bol zverejnený 11.5.1993, dokument D3 bol zverejnený 3.8.1999, dokument D4 bol zverejnený 24.10.2000 a dokument D5 bol zverejnený 6.6.2000. Všetky uvedené namietané dokumenty boli zverejnené pred dátumom prednosti (29.4.2011) napadnutého riešenia, a teda predstavujú voči napadnutému patentu relevantný stav techniky.

V namietanom dokumente D1 je popisované upevnenie snežného pluhu (7) za vozidlom, pričom tento sa upevňuje na nárazník alebo kryt nárazníka (11) (vehicle's bumper or bumper cover) prostredníctvom podpier (1a), (2a) a (3). Stredná podpera (3) má na snežnom pluhu (7) upevnenie v strede a nižšie ako ďalšie dve podpery (1a) a (2a) prostredníctvom pripevňovacích prostriedkov (4, 8). Podpery (1a) a (2a) sú upevnené v hornej časti snežného pluhu (7) v bodoch (4) upevňovacími prostriedkami (5). Rozmiestnenie troch podpier a ich upevnenie má čiastočne vyriešiť smerové vedenie a tiež preklopenie snežného pluhu. Upevňovacie tyče sú k vozidlu upevnené voľne, dostatočná vôľa umožňuje prekonávať malé prekážky (nárok č. 2). Rozsah voľnosti však nie je jednoznačne zrejмый. Všetky podpery (1a, 2a, 3) sú k nárazníku (11) pripevnené v pripojovacích bodoch (10) pripojovacími prostriedkami (9). Výhodou uvedeného riešenia má byť aj to, že na ťahanie nie je potrebné ťažné zariadenie (nárok č. 18), resp. na ťažné zariadenie sa nepripája.

Podľa hlavného nezávislého patentového nároku je mechanizmus na pripojenie ťahaného prostriedku k vozidlu usporiadaný na pripojenie k ťažnému zariadeniu ťažného vozidla, pretože obsahuje kĺb (1) ťažného zariadenia, ktorý je spojený s ojom (2). Naopak dokument D1 tento podstatný znak hlavného nároku neobsahuje, resp. priamo ho vylučuje a teda z uvedeného dôvodu možno napadnuté riešenie voči riešeniu v dokumente D1 označiť za nové.

Druhý namietaný dokument D2 opisuje pripojenie radlice nesenej na dvojici pozdĺžnych ramien (40), ktoré sú otočne namontované na dosku pripevnenú k rámu vozidla. Táto dvojica ramien je doplnená posuvným prvkom upevneným medzi týmito ramenami. Nastavenie sklonu radlice je zabezpečené hydraulickými valcami (102, 104) (obr. 10).

Už z uvedeného popisu niektorých základných znakov riešenia uvedenom v dokumente D2 je zrejмый, že celá konštrukcia mechanizmu na upevnenie ťahaného prostriedku k ťažnému vozidlu je rozdielna ako je to v prípade napadnutého riešenia a tiež je zrejмый, že neobsahuje, resp. nevyužíva kĺb ťažného zariadenia spojený s ojom na možné napojenie na ťažné zariadenie umiestnené na vozidle, a teda dokument D2 neobsahuje aspoň jeden z podstatných znakov napadnutého riešenia, a preto napadnuté riešenie je voči namietanému dokumentu D2 nové.

V namietanom dokumente D3 je navrhnuté upevnenie snežného pluhu na autá typu „pick-up“, pretože ovládací mechanizmus radlice je umiestnený na montážnej doske (16), ktorá sa upevňuje na nákladovú plochu pick-upu. Radlica, resp. snežný pluh (10) je umiestnený na ráme (32), ktorý obsahuje dve paralelné ramená, ktoré pozostávajú z troch segmentov (34, 36 a 38) spolu zvarených. Medzi paralelnými ramenami je

umiestnený hydraulický valec (28) na ovládanie radlice. K montážnej doske je pripojený prostredníctvom otáčavého čapu (30).

Pri porovnaní namietaného dokumentu D3 voči napadnutému riešeniu je nutné uviesť, že riešenie mechanizmu na upevnenie ťahaného prostriedku k ťažnému vozidlu je v tomto dokumente uspošobené na konkrétny druh vozidla, t.j. na vozidlo s nákladovou plochou. Ťahaný prostriedok nie je teda pripojený k ťažnému zariadeniu vozidla, ale k montážnej doske (16) upevnenej na nákladovej ploche.

Aj v tomto prípade je zrejmé, že celá konštrukcia mechanizmu na upevnenie ťahaného prostriedku (snežného pluhu) k ťažnému vozidlu je rozdielna ako v napadnutom riešení, najmä s ohľadom na to, že využíva konkrétny druh vozidla a jeho konštrukciu (nákladovú plochu). Toto riešenie taktiež neobsahuje, resp. nevyužíva kĺb ťažného zariadenia spojený s ojom na možné napojenie na ťažné zariadenie umiestnené na vozidle, a teda dokument D3 neobsahuje aspoň jeden z podstatných znakov hlavného patentového nároku napadnutého riešenia, a preto napadnuté riešenie je voči namietanému dokumentu D3 nové.

Ďalší namietaný dokument D4 rieši najmä hydraulické ovládanie radlice. Toto riešenie sa nezaobera možnosťou využitia ťažného zariadenia vozidla na pripojenie oja s radlicou, a teda neobsahuje jeden z podstatných znakov hlavného patentového nároku – kĺb ťažného zariadenia, a preto napadnuté riešenie je voči namietanému dokumentu D4 nové.

Posledný namietaný dokument D5 opisuje pripojenie radlice (snežného pluhu) prostredníctvom závesného ústrojenstva (34), ktoré je zložené z dvoch tyčových závesov (24, 26) oddelených od seba rozperou (28), pripojených k radlici pripojovacími prostriedkami (30, 32). Tyčový záves (24) je pripojený v mieste blízko pri konci radlice (20) a tyčový záves (26) v blízkosti stredu radlice. Toto závesné ústrojenstvo je uspošobené na pripojenie (36) k ťažnému zariadeniu (70) vozidla (66). Na radlici sa nachádzajú vodiace kolieska (38, 42) zabezpečujúce smerové vedenie radlice (stĺpec 4 opisu a obr. 1). Reťaz (46) je k radlici pripojená v blízkosti druhého konca radlice (22) prostredníctvom pripojenia (48). Reťaz (46) je o niečo dlhšia ako je dĺžka závesov (24, 36) a je možné ju v mieste (50) vytvorením slučky skrátiť v spojovacom bode (72). Oba upevňovacie body-aj ťažné zariadenie (70) na pripojenie závesného ústrojenstva (34) aj upevňovací bod reťaze (72) sú upevnené na nárazníku (68) vozidla (66). Reťazou (46) sa nastavuje natočenie radlice za ťahaným vozidlom a je zrejmé, že reťaz (46) tiež predstavuje aj stabilizačný, vyvažujúci prvok celého ťahaného mechanizmu, keďže na závesné ústrojenstvo (34) je pripojená radlica nesymetricky, bližšie k okraju (20) radlice (stĺpec 4 opisu od riadku 54 až stĺpec 5, riadok 10 a obr. 7).

Pri porovnaní napadnutého riešenia s namietaným dokumentom D5 je zrejmé, že podľa napadnutého riešenia je mechanizmus na pripojenie ťahaného prostriedku k vozidlu – jeho vrchná časť vybavená prvkami na pripojenie teleskopickej tyče a druhý koniec tejto teleskopickej tyče je opatrený druhým prípravkom na jej upevnenie k ťažnému oku alebo úchytu ťažného vozidla zatiaľ čo namietané riešenie nepredpokladá pripojenie teleskopickej tyče, a teda neobsahuje prostriedky na jej pripojenie a ani samotnú teleskopickú tyč. Z uvedeného jednoznačne vyplýva a aj v príkladoch aj na obr. 1, 2, 3 a 7 je uvedené len použitie reťaze a nie teleskopickej tyče, a preto možno napadnuté riešenie voči riešeniu v dokumente D5 označiť za nové.

Na základe uvedeného je teda možné konštatovať, že predloženými namietanými materiálmi sa navrhovateľovi nepodarilo preukázať, že napadnuté riešenie nie je nové, pretože v namietaných dokumentoch D1 až D5 nie sú obsiahnuté všetky znaky hlavného patentového nároku napadnutého patentu. Zároveň je možné uviesť, že ak je hlavný patentový nárok nový, nové sú aj všetky patentové nároky na hlavnom nároku závislé a obsahujúce všetky znaky hlavného patentového nároku.

Navrhovateľ ďalej konštatoval, že napadnuté riešenie v čase podania nebolo výsledkom vynálezcovskej činnosti, pričom poukázal na rovnaké namietané dokumenty.

K nesplneniu podmienky vynálezcovskej činnosti navrhovateľ uviedol, že vzájomnou kombináciou dokumentov D1 až D5 môže odborník dospieť k funkčne zhodnému riešeniu ako je opísané v napadnutom patente a nahradenie reťaze v dokumente D5 teleskopickou tyčou je pre odborníka v danej oblasti techniky zrejmé.

Pri posudzovaní podmienky udelenia patentu – vynálezcovskej činnosti ďalej úrad postupoval podľa zásad metódy „problém-riešenie“, ktorá je pri posudzovaní vynálezcovskej činnosti štandardne používaná. Na základe tejto metódy je možné v maximálnej možnej miere zachovať objektivnosť v procese hodnotenia pri

stanovení objektívneho technického problému. Vlastný postup hodnotenia vynálezcovskej činnosti na základe tejto metódy je možné rozdeliť na nasledujúce časti:

- identifikácia najbližšieho stavu techniky,
- posudzovanie technických účinkov dosiahnutých technickými znakmi napadnutého riešenia, ktoré sú rozdielne od technických znakov najbližšieho stavu techniky,
- definovanie objektívneho technického problému, ktorý mal byť vyriešený napadnutým riešením,
- posúdenie, či predmetné riešenie napadnutého patentu je, resp. nie je výsledkom vynálezcovskej činnosti v danej oblasti techniky na základe stavu techniky a objektívneho technického problému.

Dokument predstavujúci najbližší stav techniky, ktorý je základom pre posúdenie otázky obsiahnutia vynálezcovskej činnosti by mal patriť do rovnakej alebo príbuznej oblasti techniky ako napadnuté riešenie, mať podobný cieľ/účel alebo účinok, zodpovedať podobnému použitiu a mať s napadnutým riešením čo najviac spoločných znakov.

V časti „Doterajší stav techniky“ napadnutého patentu majiteľ uviedol, že v súčasnosti sa na odhrňanie snehu a na čistenie komunikácií používajú pluh, ktoré sú väčšinou montované na nákladné a ťažšie automobily. Montujú sa na predný rám a pomocou hydraulických zariadení sú uvádzané do prevádzky. Ďalšími používanými zariadeniami sú radlice, ktoré sú upevňované najčastejšie za traktormi. Menej, ale predsa sú odhrňáče montované na záhradné traktory, univerzálne dvojkolky alebo štvorkolky. Majiteľ ďalej uviedol americké patentové spisy, v ktorých sú opísané a zverejnené riešenia týkajúce sa zariadení na odhrňanie snehu, montovateľné aj na osobné automobily.

V riešení vyplývajúcom z hlavného patentového nároku napadnutého riešenia je využité štandardné ťažné zariadenie montované na autá a ťažné oko, bežne slúžiace na upevnenie ťažného lana alebo tyče pri ťahaní druhého vozidla, ktoré je v napadnutom patente použité na upevnenie teleskopickej tyče pripevnenej k ťahanému prostriedku, pričom prestavovaním dĺžky teleskopickej tyče sa dosiahne nielen zmena nastavenia uhla radlice, ale tiež zastabilizovanie radlice (alebo iného ťahaného prostriedku) v ťahanom smere.

Pri porovnaní konštrukčných znakov a technického účinku jednotlivých súčastí opísaných v namietaných dokumentoch s konštrukčnými znakmi a ich technickým účinkom napadnutého riešenia je možné za najbližší stav techniky označiť dokument D5, keďže tento dokument rieši podobný problém ako napadnutý patent, a to možnosť pripevnenia ťahaného prostriedku za ťažné vozidlo s využitím ťažného zariadenia vozidla.

Ako už bolo uvedené dokument D5 opisuje pripojenie radlice (snežného pluhu) prostredníctvom závesného ústrojenstva (34), ktoré je zložené z dvoch tyčových závesov (24, 26) oddelené od seba rozperou (28), pripojené k radlici pripojovacími prostriedkami (30, 32). Tyčový záves (24) je na radlicu pripojený v mieste blízko pri konci radlice (20) a tyčový záves (26) je pripojený k radlici v blízkosti jej stredu. Toto závesné ústrojenstvo je usporiadané na pripojenie (36) k ťažnému zariadeniu (70) umiestneného na nárazníku (68) vozidla (66). Na radlici sa nachádzajú vodiace kolieska (38, 42) zabezpečujúce smerové vedenie radlice. Reťaz (46) je k radlici pripojená v blízkosti druhého konca radlice (22) prostredníctvom pripevnenia (48). Reťazou (46) sa zabezpečuje natočenie radlice za ťahaným vozidlom (stĺpec 4, riadok 66 a obr. 7) a ako vyplýva z obrázku 7 a z usporiadania jednotlivých súčastí mechanizmu uvedená reťaz (46) predstavuje aj stabilizačný a vyvažujúci prvok celého ťahaného mechanizmu, keďže na závesné ústrojenstvo (34) je pripevnená radlica nesymetricky, bližšie k okraju (20) radlice.

Smerovú stabilitu zabezpečujú v dokumente D5 aj kolieska (38) a (42), ktoré sú na radlici namontované tak, že prostredníctvom klzného člena (56) je umožnený posun kolieska v kanáliku (52a) s tým, že zaistenie kolieska, resp. klzného člena (56) (na ktorom je upevnené koliesko) v nejakej polohe (výške) sa docielu zasunutím kolíka (62) do otvorov (64a, 64b) na kanáliku (52a).

Porovnaním napadnutého riešenia opísaného v napadnutom patente a v dokumente D5 je možné uviesť, že obidve porovnávané riešenia využívajú štandardné ťažné zariadenie montované na vozidlá, avšak na rozdiel od riešenia v dokumente D5, ktoré na zabezpečenie smerovej stability ťahaného prostriedku využíva kombináciu prostriedkov ako sú smerové kolieska a reťaz s príslušnou dĺžkou, resp. s príslušnou dĺžkou tyčových závesov (24, 26), aby pri zmene smeru alebo prekonaní prekážky nemohlo dôjsť k poškodeniu vozidla, napadnuté riešenie využíva na zabezpečenie smerovej stability ďalší bežne montovaný prvok na vozidlo – ťažné oko, na ktoré pripevňuje teleskopickú tyč ukotvenú aj na ťahanom prostriedku. Technický

účinnok, ktorý je spôsobený týmto rozdielom medzi riešením napadnutého patentu a dokumentu D5 spôsobí to, že v napadnutom riešení je možné bez montovania ďalších prídavných zariadení a prostriedkov také zapojenie ťahaného prostriedku, aby bolo bezpečne smerovo vedené, súčasne bolo možné ovládanie natočenia radlice voči ťahanému vozidlu aj voči povrchu a tiež, aby nemohlo dôjsť pri náraze na prekážku k poškodeniu vozidla.

V tejto súvislosti je nutné uviesť, že z dokumentu D5 nevyplýva alternatívne použitie teleskopickej tyče namiesto reťaze. Navrhovateľ však uviedol, že pre odborníka v danej oblasti techniky je výmena reťaz/teleskopická tyč zrejماً a podľa neho reťaz aj funkčne nahrádza teleskopickú tyč.

Majiteľ vo svojom podaní namietal, že nikde v dokumente D5 nie je návod na zámenu reťaze za teleskopickú tyč a podľa majiteľa navrhovateľ ani nepreukázal všeobecné vedomosti o tom, že by zámena reťaze za teleskopickú tyč bola podľa odborníka v danej oblasti samozrejماً. Nemožno ich ani považovať za technické ekvivalenty, pretože tyč je schopná prenášať ťah, čiastočne tlak a do určitej miery ohyb, avšak reťaz nemôže prenášať tlak.

V dokumente D5 je teda umožnené pripojenie radlice prostredníctvom tyčových závesov (24, 26) a závesného ústrojenstva (34) na pripojenie k ťažnému zariadeniu vozidla. Pripojenie radlice je k tyčovým závesom asymetrické, bližšie k jednému okraju radlice. Na opačný koniec radlice je pripevnená reťaz tak, aby ňou bolo možné natočiť radlicu a súčasne ťahom vyrovnáva stabilitu ťahaného prostriedku, pretože pri takomto rozostavení a pripevnení tyčových závesov (24, 26) by došlo k posuvu (natočeniu) radlice do jedného smeru (bližšie k okraju 20) aj napriek použitiu smerových koliesok (38, 42). V uvedenej „bežnej“ prevádzke je stabilita ťahaného prostriedku takýmto spôsobom zabezpečená.

Avšak v prípade, ak by došlo k nárazu radlice do pevnej časti (napríklad zmrznutý sneh, väčší kameň a pod.) napriek smerovému vedeniu kolieskami, mohlo by dôjsť k vybočeniu ťahaného prostriedku do jednej zo strán. Ako bolo uvedené v jednom smere je vybočenie zabezpečené umiestnením reťaze (aj keď v D5 je spomínané umiestnenie reťaze najmä na natočenie radlice), ktorá je však upevnená na nárazníku vozidla, čo nepredstavuje upevnenie, ktoré by mohlo znášať väčšie sily a existuje tu pravdepodobnosť toho, že sa upevnenie z nárazníka vytrhne, alebo sa odtrhne celý nárazník. V prípade narazenia na prekážku na opačnej strane (koniec radlice – 20), reťaz nie je vôbec schopná zachytiť tlakovú silu a radlica by mohla vybočiť v takom rozsahu, že by narazila na vozidlo. Tomuto je možné predísť dostatočnou dĺžkou tyčových závesov (24, 26).

V tomto prípade ako vyplýva z uvedeného rozboru technických účinkov rozdielnej konštrukcie podľa napadnutého riešenia a podľa dokumentu D5 je nutné súhlasiť s majiteľom, že reťaz samotná a ani spolu s ďalšími znakmi zariadenia opísanom v dokumente D5 nie je schopná plniť rovnakú funkciu ako teleskopická tyč, a teda nemôže byť jej technickým ekvivalentom.

Vzhľadom na uvedené je teda možné za objektívny technický problém stanoviť potrebu vytvorenia alternatívneho ústrojenstva na pripojenie ťahaného prostriedku s kĺbom ťažného zariadenia, jeho stabilizáciu v prípade smerového vedenia ťahaného prostriedku a pri radlici možnosť nastavenia sklonu radlice voči povrchu, nad ktorým je umiestnený ťahaný prostriedok a aj voči ťažnému vozidlu.

Ako už bolo uvedené podstata napadnutého technického riešenia spočíva nielen v tom, že je možné využiť bežné ťažné zariadenie a pripojiť k nemu ťahaný prostriedok (napr. pluh), ale využíva aj ďalší prvok nachádzajúci sa na vozidle a to ťažné oko vozidla, ktoré je pri bežnej prevádzke vozidla prednostne využívané na pripojenie ťažného lana, a tým umožnenie ťahania nepojazdného vozidla. Napojením ťahaného prostriedku, napr. pluhu na ťažné zariadenie a súčasne teleskopickou tyčou na ťažné oko sa dosiahne pevne stabilizované pripojenie ťahaného prostriedku. Ostatné namietané dokumenty (D1-D4) v stave techniky opisujú iné možnosti riešenia pripojenia ťahaného prostriedku, pričom nevyužívajú ani ťažné zariadenie a ani ťažné oko, ani nikde v daných riešeniach D1-D4 na takúto alternatívu nenabádajú, naopak v dokumente D1 je dokonca možnosť napojenia na ťažné zariadenie odmietnutá.

Napadnuté riešenie opísané v hlavnom patentovom nároku teda nevyplýva zrejماً spôsobom z namietaných dokumentov D1 až D5, ale je výsledkom vynálezovskej činnosti, a preto je nutné konštatovať, že hlavný patentový nárok splňal v čase podania aj podmienku vynálezovskej činnosti.

Pokiaľ bolo preukázané, že hlavný patentový nárok spĺňa podmienku vynálezcovskej činnosti, nie je potrebné skúmať v tejto súvislosti ďalšie nároky, ktoré sú na hlavnom nároku závislé, pretože aj tieto podmienku vynálezcovskej činnosti v spojení s hlavným patentovým nárokom spĺňajú. Z uvedeného dôvodu nie sú posudzované ani majiteľom predložené upravené patentové nároky.

Na základe uvedených skutočností je možné konštatovať, že navrhovateľovi sa predloženými namietanými dokumentami nepodarilo preukázať, že napadnutý patent nespĺňal v čase jeho udelenia podmienky stanovené ustanovením § 4 patentového zákona, a preto bolo rozhodnuté tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Poučenie o opravnom prostriedku:

Podľa § 55 ods. 1 zákona č. 435/2001 Z. z. o patentoch, dodatkových ochranných osvedčeniach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov možno proti tomuto rozhodnutiu podať na úrade rozklad v lehote 30 dní od jeho doručenia. Včas podaný rozklad má odkladný účinok.

JUDr. Ingrid Maruniaková
generálna riaditeľka
sektie hlavných procesov

Doručiť:

EBECO, s. r. o.
Závodná 958
027 43 Nižná

Ing. Róbert Porubčan
Puškinova 19
900 28 Ivanka pri Dunaji