

Коллегия палаты по патентным спорам в порядке, установленном пунктом 3 ст. 1248 частью четвертой Гражданского кодекса Российской Федерации, введенной в действие с 01.01.2008 в соответствии с Федеральным законом от 18.12.2006 № 231-ФЗ (далее – Кодекс) и Правилами подачи возражений и заявлений и их рассмотрения в Палате по патентным спорам, утвержденными приказом Роспатента от 22.04.2003 № 56, зарегистрированным в Министерстве юстиции Российской Федерации 08.05.2003 № 4520 (далее – Правила ППС), рассмотрела возражение Б.И. Синельникова, М.М. Бекмагамбетова, Э.Т. Каплана (далее – заявитель), поступившее в палату по патентным спорам 29.09.2008 на решение Федеральной службы по интеллектуальной собственности, патентам и товарным знакам (далее – Роспатент) об отказе в выдаче патента на изобретение по заявке №2005126020/11, при этом установлено следующее.

Заявлена группа изобретений "Способ работы круглого легкового автомобиля и его устройство" совокупность признаков которых изложена в уточненной формуле изобретения, приведенной в дополнительных материалах заявки, поступивших в Роспатент 19.11.2007:

"1. Способ работы легкового автомобиля с приводом от двигателя, включающий маневрирование путем поворота верхней части кузова, в которой устанавливают сиденья для водителя и пассажиров, относительно нижней части, вокруг вертикальной оси, отличающийся тем, что сиденья водителя и пассажиров соединяют с планетарной шестерней, которую вводят в зацепление с зубчатым колесом и передают крутящий момент от вала двигателя через зубчатое колесо планетарной шестерне для приведения ее во вращение вместе с сиденьями для водителя и пассажиров.

2. Легковой автомобиль, содержащий двигатель, колеса, передаточный механизм, руль и кузов, который состоит из верхней и нижней частей,

выполненных круглыми в плане и образующих единую обтекаемую систему, верхняя часть кузова снабжена сиденьями для водителя и пассажиров и установлена с возможностью поворота относительно нижней части вокруг центральной вертикальной оси в сторону требуемого направления движения, при этом колеса расположены по периметру нижней части, отличающийся тем, что передаточный механизм содержит зубчатое колесо, жестко закрепленное на валу двигателя, и установленную с возможностью взаимодействия с зубчатым колесом планетарную шестерню, которая соединена с сиденьями водителя и пассажиров и расположена на упорном подшипнике.

3. Автомобиль по п.2, отличающийся тем, что верхняя и нижняя части кузова выполнены разъемными.

4. Автомобиль по п.2 или 3, отличающийся тем, что окна верхней части кузова выполнены в виде витражей.

5. Автомобиль по п.п. 2, 3 или 4, отличающийся тем, что максимальный угол поворота верхней части кузова составляет 360°"

Данная формула изобретения была принята к рассмотрению при экспертизе заявки по существу.

По результатам рассмотрения Роспатентом было принято решение от 22.04.2008 об отказе в выдаче патента на изобретение из-за несоответствия заявленного изобретения условию патентоспособности "промышленная применимость".

В решении экспертиза указала на то, что в соответствии с материалами заявки двигатель 11 и руль 3 связаны только с передаточным механизмом для поворота верхней части кузова относительно нижней, в то время как, о возможности поворота колес сведения отсутствуют.

Кроме того, экспертиза считает, что в уточненной формуле изобретения,

также как и в первоначальных формуле и описании, также отсутствуют сведения, раскрывающие возможность осуществления поворота автомобиля.

В решении экспертизы для ознакомления заявителя со сведениями об известном транспортном средстве приведен источник информации RU 2003111898 А 10.02.2005 - далее [1], в котором раскрыта связь колес с рулем, позволяющая осуществить поворот транспортного средства в любую сторону.

Таким образом, по мнению экспертизы, описание изобретения не раскрывает его с полнотой достаточной для осуществления изобретения, а уточненная формула изобретения также как и первоначальная не выражает сущность изобретения.

Заявитель не согласился с решением экспертизы и представил возражение, в котором указал на то, что предлагаемый способ работы автомобиля включает создание управляемой аэродинамической поверхности для маневрирования в сторону требуемого изменения движения. Причем, по мнению заявителя, процесс маневрирования в сторону требуемого изменения движения обязательно сопровождается поворотом колес, а, следовательно, косвенное упоминание о возможности поворота колес имеется в описании и нельзя утверждать, что «о возможности поворота колес сведений нет».

В возражении подчеркивается, что «экспертиза может пойти навстречу заявителем и не требовать приведения избыточных сведений, которые могут нанести ущерб коммерческим интересам будущего патентообладателя».

Заявитель просит пересмотреть решение экспертизы и продолжить рассмотрение заявки с формулой изобретения, по которой было вынесено решение Роспатента об отказе в выдаче патента.

Изучив материалы дела, коллегия палаты по патентным спорам находит доводы, изложенные в возражении, неубедительными.

С учетом даты подачи заявки правовая база для оценки охраноспособности заявленного изобретения включает Патентный закон

Российской Федерации от 23 сентября 1992 г. №3517-1 с изменениями и дополнениями, внесенными Федеральным законом от 07.02.2003 №22-ФЗ (далее – Закон) и Правила составления, подачи и рассмотрения заявки на выдачу патента на изобретение, утвержденными приказом Роспатента от 06.06.2003 №82, зарегистрированным в Министерстве юстиции Российской Федерации 30.06.2003 № 4852 (далее – Правила ИЗ) и Правила ППС.

В соответствии с пунктом 1 статьи 4 Закона изобретение является промышленно применимым, если оно может быть использовано в промышленности, сельском хозяйстве, здравоохранении и других отраслях деятельности.

В соответствии с подпунктами (2), (3) пункта 19.5.1 Правил ИЗ, при установлении возможности использования изобретения проверяется, указано ли назначение изобретения. Кроме этого, проверяется, приведены ли в описании, содержащемся в заявке средства и методы, с помощью которых возможно осуществление изобретения в том виде, как оно охарактеризовано в каждом из пунктов формулы изобретения.

Следует также убедиться в том, что в случае осуществления изобретения по любому из пунктов формулы действительно возможна реализация указанного заявителем назначения. При несоблюдении хотя бы одного из указанных требований делается вывод о несоответствии изобретения условию промышленной применимости.

Существо изобретения выражено в приведённой выше формуле изобретения.

Анализ доводов возражения и доводов, содержащихся в решении экспертизы об отказе в выдаче патента, показал, что в независимом п. 1 формулы охарактеризован способ работы легкового автомобиля, который включает поворот (маневрирование) верхней части кузова с сиденьями для водителя и пассажиров, вокруг вертикальной оси, относительно нижней части,

причем сиденья водителя и пассажиров соединены с планетарной шестерней, введенной в зацепление с зубчатым колесом, через которое осуществляется передача крутящего момента от вала двигателя к планетарной шестерне для приведения ее во вращение вместе с сиденьями для водителя и пассажиров.

В соответствии с описанием к заявке назначением заявленной группы изобретений является способ работы круглого легкового автомобиля и его устройство.

В первоначальном описании к заявленному изобретению на страницах 4, 6 и 7 указано, что механическая связь с рулем позволяет вращать вокруг вертикальной оси верхнюю часть 2 кузова автомобиля, предназначенную для перевозки людей. Причем нижняя часть 1 кузова, по периметру которой расположены колеса 14 (не менее четырех), неподвижна относительно верхней части 2.

Общеизвестно, что во всех автомобилях механизмы их управления включают рулевое управление и тормозную систему, причем рулевое управление служит для изменения направления движения, которое осуществляется поворотом передних колёс посредством рулевого механизма, связанного валом с рулевым колесом и системой привода с цапфами передних колёс (Большая Советская Энциклопедия. Москва. Издательство «СОВЕТСКАЯ ЭНЦИКЛОПЕДИЯ». 1969. Том 1, стр. 147).

Следовательно, для осуществления заявленного способа работы легкового автомобиля необходимо чтобы колеса, расположенные в нижней части кузова, были связаны с рулевым механизмом, расположенным в верхней подвижной части кузова, то есть обе части автомобиля двигались и поворачивались совместно.

Однако, данные сведения отсутствуют в первоначальных материалах заявки. Как следует из первоначального описания заявки, в предложенном способе при повороте руля верхняя часть кузова будет поворачиваться

относительно нижней, изменяя положение водителя и пассажиров, тогда как нижняя часть при традиционном приводе вращения колес, известном, например, из источника информации [1], будет совершать неуправляемое и непредсказуемое движение в любом направлении.

Исходя из изложенного, можно сделать вывод о том, что при осуществлении заявленного способа в том виде, как это изложено в п. 1 предложенной формулы реализация его назначения в качестве способа работы легкового автомобиля невозможна, поскольку нижняя круглая часть устройства, охарактеризованного во втором независимом пункте заявленной группы изобретений, содержащая колеса по периметру, не имеет управления и не может осуществлять управляемое изменение движения а, следовательно, данный способ не характеризует способ управления легковым автомобилем.

При этом, заявителем не представлены сведения об известных из уровня техники источниках информации, подтверждающих возможность реализации указанного заявителем назначения.

Таким образом, в возражении не приведены доводы, опровергающие вывод экспертизы о несоответствии заявленного способа по п. 1 предложенной формулы условию патентоспособности «промышленная применимость».

Анализ доводов возражения и доводов, содержащихся в решении экспертизы об отказе в выдаче патента, показал, что в независимом п. 2 формулы заявленного изобретения охарактеризован легковой автомобиль, содержащий двигатель, колеса, передаточный механизм, руль и кузов, который состоит из верхней и нижней частей, верхняя часть кузова снабжена сиденьями для водителя и пассажиров и установлена с возможностью поворота относительно нижней части вокруг центральной вертикальной оси в сторону требуемого направления движения, при этом колеса расположены по периметру нижней части, а передаточный механизм содержит зубчатое колесо, жестко закрепленное на валу двигателя, и установленную с возможностью

взаимодействия с зубчатым колесом планетарную шестерню, которая соединена с сиденьями водителя и пассажиров и расположена на упорном подшипнике.

В первоначальном описании на страницах 4, 6 и 7 также указывается, что механическая связь с рулем позволяет вращать вокруг вертикальной оси верхнюю часть 2 кузова автомобиля, предназначенную для перевозки людей. Причем нижняя часть кузова 1, по периметру которой расположены колеса 14 (не менее четырех), неподвижна относительно верхней части 2.

Общеизвестно, что во всех автомобилях механизмы их управления включают рулевое управление и тормозную систему, причем рулевое управление служит для изменения направления движения, которое осуществляется поворотом передних колёс посредством рулевого механизма, связанного валом с рулевым колесом и системой привода с цапфами передних колёс. (Большая Советская Энциклопедия. Москва. Издательство «СОВЕТСКАЯ ЭНЦИКЛОПЕДИЯ». 1969. Том 1, стр. 147).

Следовательно, для того, чтобы устройство, охарактеризованное в независимом п. 2 предложенной формулы можно было отнести к легковым автомобилям необходимо, чтобы колеса, расположенные в нижней части кузова, были связаны с рулевым механизмом, расположенным в верхней подвижной части кузова, то есть обе части автомобиля двигались и поворачивались совместно.

Однако, данные сведения отсутствуют в первоначальных документах заявки. Как следует из первоначального описания в представленном устройстве при повороте руля верхняя часть кузова будет поворачиваться относительно нижней, изменяя положение водителя и пассажиров, тогда как нижняя часть при традиционном приводе вращения колес, известном, например, из технического решения по патенту [1], будет совершать неуправляемое и непредсказуемое движение в любом направлении.

Исходя из изложенного, можно сделать вывод, что заявленное устройство

не является легковым автомобилем, поскольку реализация его назначения при осуществлении изобретения не возможна.

При этом, заявителем не представлены сведения об известных из уровня техники источниках информации, подтверждающих возможность реализации указанного заявителем назначения.

Таким образом, в представленном возражении не приведены доводы, опровергающие вывод экспертизы о несоответствии независимого п. 2 заявленной группы изобретений условию патентоспособности «промышленная применимость».

Учитывая изложенное, Палата по патентным спорам решила:

отказать в удовлетворении возражения от 29.09.2008, решение экспертизы оставить в силе.

Члены коллегии: