

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**  
**коллегии по результатам рассмотрения возражения**

Коллегия в порядке, установленном пунктом 3 статьи 1248 части четвертой Гражданского кодекса Российской Федерации, введенной в действие с 1 января 2008 г. Федеральным законом от 18 декабря 2006 г. № 231-ФЗ, в редакции Федерального закона от 12.03.2014 № 35-ФЗ «О внесении изменений в части первую, вторую и четвертую Гражданского кодекса Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» (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, регистрационный № 4520 (далее – Правила ППС), рассмотрела возражение ООО «Яндекс» (далее – лицо, подавшее возражение), поступившее 26.07.2018, против выдачи патента Российской Федерации на изобретение № 2631752, при этом установлено следующее.

Патент Российской Федерации № 2631752 на группу изобретений «Способ управления движением транспортных средств, устройство и система для его реализации» выдан по заявке № 2015135630/11 с приоритетом от 31.03.2015 на имя Солдатова Юрия Сергеевича. Указанный патент действует со следующей формулой:

«1. Способ управления движением транспортных средств, при котором:  
- соединяют посредством объединенной сети клиентские устройства участников дорожного движения, имеющие блок позиционирования и навигации, с сервером, имеющим модуль нахождения оптимальных рекомендаций построения маршрута для каждого участника дорожного

движения, соединенный с модулем осуществления двусторонней связи с упомянутыми клиентскими устройствами участников дорожного движения,

- отправляют на сервер данные от всех участников дорожного движения, соответствующие параметрам предполагаемого маршрута,

- находят оптимальные рекомендации построения маршрута для каждого участника дорожного движения,

- отправляют вычисленную рекомендацию на клиентское устройство для каждого участника дорожного движения,

отличающийся тем, что

- создают базу данных персональных данных и всех маршрутов всех участников дорожного движения,

- производят персонализацию участников дорожного движения по указанной базе данных персональных данных и всех маршрутов всех участников дорожного движения,

- находят оптимальные рекомендации построения маршрута для каждого участника дорожного движения путем формирования предложения общего транспортного средства для участников дорожного движения, у которых по меньшей мере частично совпадают маршруты движения,

- определяют место посадки, высадки таким образом, чтобы обеспечить наименьшую потерю времени.

2. Способ по п. 1, отличающийся тем, что дополнительно объединяют маршруты для каждого участника дорожного движения с учетом возможных пересадок и предлагают варианты совместного использования транспортного средства одного из участников.

3. Способ по п. 1, отличающийся тем, что находят оптимальные рекомендации построения маршрута для каждого участника дорожного движения с учетом данных режима работы светофоров, полученных с удаленного сервера.

4. Способ по п. 1, отличающийся тем, что осуществляют автоматический перевод данных на язык участника дорожного движения.

5. Способ по п. 1, отличающийся тем, что вычисляют эффективность применения данного способа и передают данные, соответствующие результатам вычислений на клиентские устройства участников дорожного движения.

6. Способ по п. 1, отличающийся тем, что находят оптимальные рекомендации построения маршрута для каждого участника дорожного движения с учетом параметров, которые соответствуют предпочтениям пользователей.

7. Способ по п. 1, отличающийся тем, что находят оптимальные рекомендации построения маршрута для каждого участника дорожного движения с учетом данных пробок на дорогах, полученных с удаленного сервера.

8. Способ по п. 1, отличающийся тем, что находят оптимальные рекомендации с учетом настоящей ситуации, истории поездок, статистических данных и прогнозов.

9. Устройство для управления движением транспортных средств, включающее в себя сервер, выполненный с возможностью соединения посредством объединенной сети с клиентскими устройствами участников дорожного движения, имеющими блок позиционирования и навигации, имеющий модуль нахождения оптимальных рекомендаций построения маршрута для каждого участника дорожного движения, соединенный с модулем осуществления двусторонней связи с упомянутыми клиентскими устройствами участников дорожного движения, отличающееся тем, что сервер дополнительно содержит соединенный с модулем осуществления двусторонней связи модуль персонализации участников дорожного движения и соединенный с модулем нахождения оптимальных рекомендаций построения маршрута для каждого участника дорожного движения модуль

хранения базы данных персональных данных и всех маршрутов всех участников дорожного движения, а модуль нахождения оптимальных рекомендаций построения маршрута для каждого участника дорожного движения включает в себя блок предложения общего транспортного средства для участников дорожного движения, у которых по меньшей мере частично совпадают маршруты движения, выполненный с возможностью определения места посадки, высадки таким образом, чтобы обеспечить наименьшую потерю времени.

10. Устройство по п. 9, отличающееся тем, что блок предложения общего транспортного средства для участников дорожного движения, у которых по меньшей мере частично совпадают маршруты движения выполнен с возможностью объединения маршрутов, с учетом возможных пересадок и предложения вариантов совместного использования транспортного средства одного из участников.

11. Устройство по п. 9, отличающееся тем, что модуль хранения базы данных персональных данных и всех маршрутов всех участников дорожного движения включает в себя модуль расчета ранжирования участников дорожного движения для равноправного участия всех пользователей.

12. Устройство по п. 9, отличающееся тем, что модуль нахождения оптимальных рекомендаций построения маршрута для каждого участника дорожного движения включает в себя блок учета режима работы светофоров, выполненный с возможностью соединения посредством объединенной сети с удаленными серверами, имеющими модули хранения баз данных режима работы светофоров.

13. Устройство по п. 9, отличающееся тем, что модуль осуществления двусторонней связи соединен с модулем автоматического перевода данных на язык участника дорожного движения.

14. Устройство по п. 9, отличающееся тем, что модуль нахождения оптимальных рекомендаций построения маршрута для каждого участника

дорожного движения включает в себя блок вычисления эффективности применения устройства.

15. Устройство по п. 9, отличающееся тем, что модуль нахождения оптимальных рекомендаций построения маршрута для каждого участника дорожного движения включает в себя блок учета пробок на дорогах, выполненный с возможностью соединения посредством объединенной сети с удаленными серверами, имеющими модули хранения баз данных пробок на дорогах.

16. Система для управления движением транспортных средств, включающая в себя клиентские устройства участников дорожного движения, имеющие блок позиционирования и навигации, сервер, соединенный посредством объединенной сети с указанными клиентскими устройствами участников дорожного движения, имеющий модуль нахождения оптимальных рекомендаций построения маршрута для каждого участника дорожного движения, соединенный с модулем осуществления двусторонней связи с упомянутыми клиентскими устройствами участников дорожного движения, отличающаяся тем, что сервер дополнительно содержит соединенный с модулем осуществления двусторонней связи модуль персонализации участников дорожного движения и соединенный с модулем нахождения оптимальных рекомендаций построения маршрута для каждого участника дорожного движения модуль хранения базы данных персональных данных и всех маршрутов всех участников дорожного движения, а модуль нахождения оптимальных рекомендаций построения маршрута для каждого участника дорожного движения включает в себя блок предложения общего транспортного средства для участников дорожного движения, у которых по меньшей мере частично совпадают маршруты движения, выполненный с возможностью определения места посадки, высадки таким образом, чтобы обеспечить наименьшую потерю времени.

17. Система по п. 16, отличающаяся тем, что сервер соединен посредством объединенной сети с удаленными серверами, имеющими модули хранения баз данных социальных сетей.

18. Система по п. 16, отличающаяся тем, что сервер соединен посредством объединенной сети с удаленными серверами, имеющими модули хранения баз данных пробок на дорогах.

19. Система по п. 16, отличающаяся тем, что сервер соединен посредством объединенной сети с удаленными серверами, имеющими модули хранения баз данных режима работы светофоров».

Против выдачи данного патента в соответствии пунктом 2 статьи 1398 Кодекса было подано возражение, мотивированное несоответствием изобретений по оспариваемому патенту условию патентоспособности «изобретательский уровень».

С возражением представлены следующие материалы (копии):

- патент RU 2477527 С1, опубликован 10.03.2013 (далее – [1]);
- патент US 6356838 В1, опубликован 12.03.2002 (далее – [2]);
- заявка US 2013/0159028 А, опубликована 20.06.2013 (далее – [3]);
- заявка US 2012/0010816 А, опубликована 12.01.2012 (далее – [4]).

В возражении отмечено, что в источниках информации [1]-[4] содержатся сведения обо всех признаках независимых пунктов 1, 9, 16, а также зависимых пунктов 2 – 8, 10 – 15, 17 – 19 формулы, характеризующей группу изобретений по оспариваемому патенту;

Второй экземпляр возражения в установленном порядке был направлен в адрес патентообладателя, от которого 03.12.2018 поступил отзыв на указанное возражение, а также 31.01.2019 поступили дополнения к данному отзыву, в которых выражено несогласие с доводами возражения.

В данном отзыве и дополнениях к нему отмечено, что в источниках информации [1]-[4] не содержатся сведения обо всех признаках независимых

пунктов 1, 9, 16, а также зависимых пунктов 2 – 8, 10 – 15, 17 – 19 формулы, характеризующей группу изобретений по оспариваемому патенту.

Изучив материалы дела и заслушав участников рассмотрения возражения, коллегия установила следующее.

С учетом даты подачи заявки (31.03.2015), по которой был выдан оспариваемый патент, правовая база для оценки соответствия группы изобретений по указанному патенту условиям патентоспособности включает Кодекс в редакции, действовавшей на дату подачи заявки, и Административный регламент исполнения Федеральной службой по интеллектуальной собственности, патентам и товарным знакам государственной функции по организации приема заявок на изобретение и их рассмотрения, экспертизы и выдачи в установленном порядке патентов Российской Федерации на изобретение, утвержденный приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 29 октября 2008г № 327, зарегистрированный в Минюсте РФ 20 февраля 2009, рег. № 13413 (далее – Регламент ИЗ).

Согласно пункту 1 статьи 1350 Кодекса изобретению предоставляется правовая охрана, если оно является новым, имеет изобретательский уровень и промышленно применимо.

Согласно пункту 2 статьи 1350 Кодекса изобретение имеет изобретательский уровень, если для специалиста оно явным образом не следует из уровня техники. Уровень техники включает любые сведения, ставшие общедоступными в мире до даты приоритета изобретения.

Согласно пункту 3 статьи 1350 Кодекса раскрытие информации, относящейся к изобретению, автором изобретения, заявителем или любым лицом, получившим от них прямо или косвенно эту информацию, в результате чего сведения о сущности изобретения стали общедоступными, не является обстоятельством, препятствующим признанию патентоспособности изобретения, при условии, что заявка на выдачу патента на изобретение

подана в федеральный орган исполнительной власти по интеллектуальной собственности в течение шести месяцев со дня раскрытия информации. Бремя доказывания того, что обстоятельства, в силу которых раскрытие информации не препятствует признанию патентоспособности изобретения, имели место, лежит на заявителе.

В соответствии с пунктом 10.7.4.3.(1.1) Регламента ИЗ сущность изобретения как технического решения выражается в совокупности существенных признаков, достаточной для достижения обеспечиваемого изобретением технического результата. Признаки относятся к существенным, если они влияют на возможность получения технического результата, т.е. находятся в причинно-следственной связи с указанным результатом.

Технический результат представляет собой характеристику технического эффекта, явления, свойства и т.п., объективно проявляющихся при осуществлении способа или при изготовлении либо использовании продукта, в том числе при использовании продукта, полученного непосредственно способом, воплощающим изобретение.

Согласно пункту 24.5.(2) Регламента ИЗ в том случае, когда в формуле содержится признак, выраженный альтернативными понятиями, проверка патентоспособности проводится в отношении каждой совокупности признаков, включающей одно из таких понятий.

Согласно пункту 24.5.3.(2) Регламента ИЗ проверка изобретательского уровня может быть выполнена по следующей схеме:

определение наиболее близкого аналога;

выявление признаков, которыми заявленное изобретение, охарактеризованное в независимом пункте формулы, отличается от наиболее близкого аналога (отличительных признаков); при наличии признаков, характеризующих иное решение, не считающееся изобретением, эти признаки не принимаются во внимание как не относящиеся к заявленному изобретению;

выявление из уровня техники решений, имеющих признаки, совпадающие с отличительными признаками рассматриваемого изобретения;

анализ уровня техники с целью подтверждения известности влияния признаков, совпадающих с отличительными признаками заявленного изобретения, на указанный заявителем технический результат.

Изобретение признается не следующим для специалиста явным образом из уровня техники, если в ходе указанной выше проверки не выявлены решения, имеющие признаки, совпадающие с его отличительными признаками, или такие решения выявлены, но не подтверждена известность влияния этих отличительных признаков на указанный заявителем технический результат.

Согласно пункту 24.5.3.(3) Регламента ИЗ не признаются соответствующими условию изобретательского уровня изобретения, основанные, в частности:

- на создании средства, состоящего из известных частей, выбор которых и связь между которыми осуществлены на основании известных правил, рекомендаций и достигаемый при этом технический результат обусловлен только известными свойствами частей этого средства и связей между ними;

- на выборе оптимальных или рабочих значений параметров, если подтверждена известность влияния этих параметров на технический результат, а выбор может быть осуществлен обычным методом проб и ошибок или применением обычных технологических методов или методов конструирования.

В соответствии с подпунктом 1 пункта 26.3 Регламента ИЗ при определении уровня техники общедоступными считаются сведения, содержащиеся в источнике информации, с которым любое лицо может ознакомиться само, либо о содержании которого ему может быть законным путем сообщено.

Согласно пункту 4.9 Правил ППС при рассмотрении возражения против выдачи патента на изобретение коллегия вправе предложить патентообладателю внести изменения в формулу изобретения в случае, если без внесения указанных изменений оспариваемый патент должен быть признан недействительными полностью, а при их внесении - может быть признан недействительным частично.

Согласно пункту 5.1 Правил ППС по результатам рассмотрения возражения против выдачи патента на изобретение в случае внесения патентообладателем по предложению коллегии изменений в формулу изобретения оспариваемого патента решение должно быть принято с учетом результатов дополнительного информационного поиска, проведенного в полном объеме.

Группе изобретений по оспариваемому патенту предоставлена правовая охрана в объеме совокупности признаков, содержащейся в приведенной выше формуле.

Анализ доводов сторон, касающихся оценки соответствия группы изобретений по независимым пунктам 1, 9, 16 формулы оспариваемого патента условию патентоспособности «изобретательский уровень», показал следующее.

Патентные документы [1] - [4] имеют дату публикации более раннюю, чем дата приоритета группы изобретений по оспариваемому патенту, т.е. могут быть включены в уровень техники для целей проверки соответствия этих изобретений условиям патентоспособности (см. пункт 26.3 Регламента ИЗ).

Анализ упомянутых источников информации [1] - [4] показал следующее.

Из источника информации [1] известны средства того же назначения, что и изобретения по независимым пунктам 1, 9, 16 приведенной выше формулы, выбранные в качестве прототипа. Так из источника информации

[1] известны способ управления движением транспортных средств, а также устройство и система для его реализации, для которых характерны следующие признаки независимых пунктов 1, 9, 16 (см. описание с. 4 стр. – с. 5 стр. 32, с. 6 стр. 4 – 27, 38 – 51, с. 8 стр. 13 – с. 12 стр. 10, с. 20 строки 30 – 35, с. 21 строки 18 – 22, с. 27 строки 21 – 25, с. 28 строки 20 – 28, формула п. 1, фиг. 1, 2):

- соединяют посредством объединенной сети клиентские устройства участников дорожного движения, имеющими блок позиционирования и навигации, с сервером, имеющим модуль нахождения оптимальных рекомендаций построения маршрута для каждого участника дорожного движения, соединенный с модулем осуществления двусторонней связи с упомянутыми клиентскими устройствами участников дорожного движения,

- отправляют на сервер данные от всех участников дорожного движения, соответствующие параметрам предполагаемого маршрута,

- находят оптимальные рекомендации построения маршрута для каждого участника дорожного движения,

- отправляют вычисленную рекомендацию на клиентское устройство для каждого участника дорожного движения.

Отличается изобретение по независимым пунктам 1, 9, 16 от источника информации [1] тем, что:

- создают базу данных персональных данных и всех маршрутов всех участников дорожного движения,

- производят персонализацию участников дорожного движения по указанной базе данных персональных данных и всех маршрутов всех участников дорожного движения,

- находят оптимальные рекомендации построения маршрута для каждого участника дорожного движения путем формирования предложения общего транспортного средства для участников дорожного движения, у которых по меньшей мере частично совпадают маршруты движения,

- определяют место посадки, высадки таким образом, чтобы обеспечить наименьшую потерю времени.

Однако, из источника информации [2] известен способ управления движением транспортных средств, в котором для определения эффективного маршрута участников дорожного движения с целью разгрузки трафика дорожного движения: создают базу данных персональных данных и всех маршрутов всех участников дорожного движения, производят персонализацию участников дорожного движения по указанной базе данных персональных данных и всех маршрутов всех участников дорожного движения, находят оптимальные рекомендации построения маршрута для каждого участника дорожного движения путем формирования предложения общего транспортного средства для участников дорожного движения, у которых по меньшей мере частично совпадают маршруты движения. Признаки раскрыты в описании противопоставленного источника информации [2]. При этом в источнике информации [2] указано, что достигается снижение трафика за счёт снижения общего числа транспортных средств, участвующих в дорожном движении, за счёт совместного использования одного транспортного средства несколькими пользователями, а также снижение времени ожидания транспортного средства пользователем, т.е. тот же технический результат, что указан в оспариваемом патенте.

Из источника информации [3] известно, что определяют место посадки, высадки, таким образом, чтобы обеспечить наименьшую потерю времени, а также возможность выдавать инструкции одному (-им) пользователю (-ям) дойти до расположения другого (-их), до «общего места встречи», чтобы сократить время ожидания, что влияет на снижение трафика за счёт снижения общего числа транспортных средств, участвующих в дорожном движении, за счёт совместного использования одного транспортного

средства несколькими пользователями, т.е. на тот же технический результат, что указан в оспариваемом патенте.

Из источника информации [4] известна возможность осуществления автоматического перевода данных на язык участника дорожного движения, что так же обеспечивает наименьшую потерю времени, т.е. тот же технический результат, что указан в оспариваемом патенте.

На заседании коллегии, состоявшемся 04.02.2019, патентообладатель на основании пункта 4.9 Правил ППС представил уточненную формулу, характеризующую группу изобретений по оспариваемому патенту, скорректированную путем включения в независимый пункт 1 признаков зависимого пункта 5, включения в независимый пункт 9 признаков зависимого пункта 11, и включения в независимый пункт 16 признаков зависимого пункта 17, характеризующих вычисление эффективности применения данного способа и передачи данных, соответствующих результатам вычислений на клиентские устройства участников дорожного движения, выполнение модуля хранения базы данных персональных данных и всех маршрутов всех участников дорожного движения включающего в себя модуль расчета ранжирования участников дорожного движения для равноправного участия всех пользователей, а также выполнение сервера соединенным посредством объединенной сети с удаленными серверами, имеющими модули хранения баз данных социальных сетей.

Данная уточненная формула, характеризующая группу изобретений по оспариваемому патенту, была принята коллегией к рассмотрению.

На основании пункта 5.1 Правил ППС материалы заявки были направлены для проведения дополнительного информационного поиска в отношении упомянутой уточненной формулы.

По результатам проведенного поиска 05.04.2019 был представлен отчет о поиске и экспертное заключение.

С отчетом о поиске представлены следующие материалы (копии):

- патент [1];
- заявка [3];
- заявка [4];
- заявка US 2007/0276595 A1, опубликована 29.11.2007(далее – [5]);
- патент US 8285571 B2, опубликован 09.10.2012 (далее – [6]);
- патент RU 2445577 C2, опубликован 10.10.2011, (далее – [7]);
- патент US 7970533 B2, опубликован 28.06.2011, (далее – [8]).

При этом в экспертном заключении указано, что изобретения по независимым пунктам 1, 9, 16 уточненной формулы не соответствуют условию патентоспособности «изобретательский уровень».

Анализ, проведенный в отношении независимого пункта 1 скорректированной формулы, показал следующее:

Из источника информации [1] известны следующие признаки независимого пункта 1 уточненной формулы – «...соединяют посредством объединенной сети клиентские устройства участников дорожного движения, имеющие блок позиционирования и навигации, с сервером, имеющим модуль нахождения оптимальных рекомендаций построения маршрута для каждого участника дорожного движения, соединенный с модулем осуществления двусторонней связи с упомянутыми клиентскими устройствами участников дорожного движения (с. 4 строка 40 – с. 5 строка 14, с. 10 строки 6 – 13, с. 20 строки 30 – 35, с. 21 строки 18 – 22, с. 27 строки 21 – 25, с. 28 строки 20 – 28, формула п. 1, фиг. 1, 2), отправляют на сервер данные от всех участников дорожного движения, соответствующие параметрам предполагаемого маршрута (с. 5 строки 20 – 32), находят оптимальные рекомендации построения маршрута для каждого участника дорожного движения (с. 6 строки 38 – 51), отправляют вычисленную рекомендацию на клиентское устройство для каждого участника дорожного движения (с. 6 строки 4 – 27)...».

При этом техническое решение по независимому пункту 1 отличается от известного из источника информации [1] тем, что создают базу данных персональных данных и всех маршрутов всех участников дорожного движения; производят персонализацию участников дорожного движения по указанной базе данных персональных данных и всех маршрутов всех участников дорожного движения; находят оптимальные рекомендации построения маршрута для каждого участника дорожного движения путем формирования предложения общего транспортного средства для участников дорожного движения, у которых по меньшей мере частично совпадают маршруты движения; определяют место посадки, высадки таким образом, чтобы обеспечить наименьшую потерю времени; вычисляют эффективность применения данного способа и передают данные, соответствующие результатам вычислений на клиентские устройства участников дорожного движения, для повышения эффективности работы способа за счет возможности вычисления рекомендаций по использованию одного транспортного средства разными пользователями и как следствие уменьшение количества транспортных средств, участвующих в дорожном движении и повышения средней скорости движения транспортных средств.

Как и было указано в экспертном заключении, из источников информации [5] и [6] известно, что:

- создают базу данных персональных данных и всех маршрутов всех участников дорожного движения ([5] – [0043] «пользователь сначала регистрируется на сервере, воплощающем изобретательскую систему» «После этого Пользователь создает профиль...» «такая информация будет представлять происхождение многих пользователей вместе с их личными предпочтениями. Такие исходные данные и пользовательские предпочтения будут собраны в рамках системы согласно изобретению для обеспечения вычислительной эффективности с использованием стандартной системы управления реляционными базами данных (RDBMS) с несколькими

индексами») и ([6] – колонка 9 строки 28 – 31 «включать в себя процессор 630 Rideshare, к которому подключено электронное запоминающее устройство 640 для хранения сохраненных профилей 20, и устройство 610 GPS для приема информации о местоположении пользователя в режиме реального времени» колонка 9 строки 34 – 37 «Компоненты системы Rideshare фиг. 6, может связываться через беспроводную сеть, такую как сотовая сеть или Wifi, или проводную сеть, такую как телефонные сети PSTN, ISDN, LAN, WAN и тому подобное» колонка 10 строки 46 – 50 «Персональный профиль 800 разделен на две широкие категории: маршруты 820 и личные связи 830. Маршруты путешествий пользователя хранятся под маршрутами 820»);

- производят персонализацию участников дорожного движения по указанной базе данных персональных данных и всех маршрутов всех участников дорожного движения ([5] – формула пункт 1 «определение согласованного списка пользователей на основе указанных источников и указанных пунктов назначения двух или более пользователей; фильтрация указанного согласованного списка пользователей на основе указанных критериев личных предпочтений») ([6] – колонка 10 строки 4-7 «Rideshare использует запоминающее устройство 640 для сопоставления профилей и возвращает список сопоставляемых профилей в вычислительное устройство 620. Кроме того, процессор 630 Rideshare может использовать GPS 610 для идентификации совпадающих профилей в реальном времени в соответствии с текущими пользовательскими позициями...»);

- находят оптимальные рекомендации построения маршрута для каждого участника дорожного движения путем формирования предложения общего транспортного средства для участников дорожного движения, у которых по меньшей мере частично совпадают маршруты движения, для повышения эффективности работы способа за счет возможности выселения рекомендаций по использованию одного транспортного средства разными

пользователями ([5] – [0058] «поиск других пользователей, пункт назначения которых находится в пределах определенного расстояния от пункта назначения искателя» [0071] «Если система настроена, система соответствует пользователям в соответствии с их близостью к месту отправления и пункту назначения, маршруту. Следует понимать, что направление движения учитывается во время этого процесса, так что только пользователи, путешествующие в одном направлении вдоль движения маршрута на самом деле совпадают. Затем применяются фильтры личных предпочтений для настройки соответствующих пользователей.»), формула п.1 «определение оптимального маршрута соответствующие указанным источникам и пунктам назначения, связанным с указанным согласованным списком пользователей») и ([6] – формула пункт 1 «обновление в профиле пользователя, по меньшей мере, одного маршрута в соответствии с маршрутами, соответствующими другим профилям пользователя»),

- вычисляют эффективность применения данного способа и передают данные, соответствующие результатам вычислений на клиентские устройства участников дорожного движения ([5] – [0045]).

При этом упомянутые признаки в источниках [5] и [6] обеспечивают достижение того же технического результата, что указан в оспариваемом патенте, а именно направлены на повышение эффективности работы способа за счет возможности вычисления рекомендаций по использованию одного транспортного средства разными пользователями и как следствие уменьшение количества транспортных средств, участвующих в дорожном движении и повышение средней скорости движения транспортных средств. Признак «...эффективность ... способа...» выражен чрезмерно обобщенным понятием, предполагающим использование неограниченного числа параметров, характеризующих эффективность, поэтому можно сделать вывод о том, что, например, количество выявленных совпадений маршрутов

(признак раскрыт в источнике [5]) также направлено на повышение эффективности.

Из источника информации [3] известно, что определяют место посадки/высадки таким образом, чтобы обеспечить наименьшую потерю времени (абз. [0028], [0046], [0046] – [0048]), для повышения эффективности работы способа за счет возможности вычисления рекомендаций по использованию одного транспортного средства разными пользователями и как следствие уменьшение количества транспортных средств, участвующих в дорожном движении и повышения средней скорости движения транспортных средств, т.е. для достижения того же технического результата, что указан в оспариваемом патенте.

Таким образом, независимый пункт 1 указанной выше скорректированной формулы не соответствует условию патентоспособности «изобретательский уровень» (п.2 ст. 1350 Кодекса).

Признаки зависимого пункта 2 известны из [3].

Признаки зависимых пунктов 3, 8 известны из [1].

Признаки зависимого пункта 4, известны из [4].

Признаки зависимого пункта 7, известны из [7].

В отношении независимого пункта 9 скорректированной формулы, в котором заявлено «Устройство для управления движением транспортных средств», необходимо отметить следующее.

Из источника информации [1], известно устройство управления движением транспортных средств включающее в себя сервер, выполненный с возможностью соединения посредством объединенной сети с клиентскими устройствами участников дорожного движения, имеющими блок позиционирования и навигации, имеющий модуль нахождения оптимальных рекомендаций построения маршрута для каждого участника дорожного движения, соединенный с модулем осуществления двусторонней связи с упомянутыми клиентскими устройствами участников дорожного движения

(с. 4 строка 40 – с. 5 строка 14, 20 – 32, с. 6 строки 4 – 27, 38 – 51, с.10 строки 6 – 13, с. 20 строки 30 – 35, с. 21 строки 18 – 22, с. 27 строки 21 – 25, с. 28 строки 20 – 28, формула п. 1, фиг. 1, 2).

Техническое решение по пункту 9 скорректированной формулы отличается от известного из источника информации [1] тем, что сервер дополнительно содержит соединенный с модулем осуществления двусторонней связи модуль персонализации участников дорожного движения и соединенный с модулем нахождения оптимальных рекомендаций построения маршрута для каждого участника дорожного движения модуль хранения базы данных персональных данных и всех маршрутов всех участников дорожного движения, а модуль нахождения оптимальных рекомендаций построения маршрута для каждого участника дорожного движения включает в себя блок предложения общего транспортного средства для участников дорожного движения, у которых по меньшей мере частично совпадают маршруты движения, выполненный с возможностью определения места посадки, высадки таким образом, чтобы обеспечить наименьшую потерю времени, модуль хранения базы данных персональных данных и всех маршрутов всех участников дорожного движения включает в себя модуль расчета ранжирования участников дорожного движения для равноправного участия всех пользователей, для повышения эффективности работы способа за счет возможности вычисления рекомендаций по использованию одного транспортного средства разными пользователями и как следствие уменьшение количества транспортных средств, участвующих в дорожном движении и повышения средней скорости движения транспортных средств.

Из источников информации [5] и [6] известно, что сервер дополнительно содержит соединенный с модулем осуществления двусторонней связи модуль персонализации участников дорожного движения ([5] – формула пункт 1, [6] – колонка 10 строки 4 – 7) и соединенный с модулем нахождения оптимальных рекомендаций построения маршрута для

каждого участника дорожного движения модуль хранения базы данных персональных данных и всех маршрутов всех участников дорожного движения ([5] - [0043], [6] – колонка 9 строки 28 – 31), а модуль нахождения оптимальных рекомендаций построения маршрута для каждого участника дорожного движения включает в себя блок предложения общего транспортного средства для участников дорожного движения, у которых по меньшей мере частично совпадают маршруты движения ([5] – [0058], [0071], формула пункт 1, [6] – формула пункт 1), что направлено на повышение эффективности работы способа за счет возможности вычисления рекомендаций по использованию одного транспортного средства разными пользователями и как следствие уменьшение количества транспортных средств, участвующих в дорожном движении и повышения средней скорости движения транспортных средств, т.е. на тот же технический результат, что указан в оспариваемом патенте.

Из источника информации [3] известно определение сервером места посадки, высадки таким образом, чтобы обеспечить наименьшую потерю времени ([0028], [0046], [0046]-[0048]), что направлено на повышение эффективности работы способа за счет возможности вычисления рекомендаций по использованию одного транспортного средства разными пользователями и как следствие уменьшение количества транспортных средств, участвующих в дорожном движении и повышения средней скорости движения транспортных средств, т.е. на тот же технический результат, что указан в оспариваемом патенте.

Из источника информации [8], известно, что модуль хранения базы данных персональных данных и всех маршрутов всех участников дорожного движения включает в себя модуль расчета ранжирования участников дорожного движения для равноправного участия всех пользователей (формула п.п. 1, 10), что направлено на достижение того же технического результата, что указан в оспариваемом патенте, а именно на повышение

эффективности работы способа за счет возможности вычисления рекомендаций по использованию одного транспортного средства разными пользователями и как следствие уменьшение количества транспортных средств, участвующих в дорожном движении и повышения средней скорости движения транспортных средств. Дополнительно можно обратить внимание, на то, что признак «...равноправного участия...» выражен в независимом пункте 9 таким образом, что не обеспечивает возможности понимания специалистом на основании уровня техники его смыслового содержания, что позволяет не принимать его во внимание при проверке изобретательского уровня изобретения по пункту 9 формулы.

Таким образом, независимый пункт 9 указанной выше скорректированной формулы не соответствует условию патентоспособности «изобретательский уровень» (п.2 ст. 1350 Кодекса).

Признаки зависимого пункта 10 известны из [3].

Признаки зависимых пунктов 12, известны из [1].

Признаки зависимого пункта 13, известны из [4].

Признаки зависимого пункта 14, известны из [5].

Признаки зависимого пункта 15, известны из [7].

В отношении независимого пункта 16 формулы, в котором заявлена «Система для управления движением транспортных средств», необходимо отметить следующее.

Из источника информации [1], известно устройство управления движением транспортных средств включающее в себя клиентские устройства участников дорожного движения, имеющие блок позиционирования и навигации, сервер, соединенный посредством объединенной сети с указанными клиентскими устройствами участников дорожного движения, имеющий модуль нахождения оптимальных рекомендаций построения маршрута для каждого участника дорожного движения, соединенный с модулем осуществления двусторонней связи с упомянутыми клиентскими

устройствами участников дорожного движения (с. 4 строка 40 – с. 5 строка 14, 20 – 32, с. 6 строки 4 – 27, 38 – 51, с.10 строки 6 – 13, с. 20 строки 30 – 35, с. 21 строки 18 – 22, с. 27 строки 21 – 25, с. 28 строки 20 – 28, формула п. 1, фиг. 1, 2).

Техническое решение по пункту 16 скорректированной формулы отличается от известного из источника информации [1] тем, что сервер дополнительно содержит соединенный с модулем осуществления двусторонней связи модуль персонализации участников дорожного движения и соединенный с модулем нахождения оптимальных рекомендаций построения маршрута для каждого участника дорожного движения модуль хранения базы данных персональных данных и всех маршрутов всех участников дорожного движения, а модуль нахождения оптимальных рекомендаций построения маршрута для каждого участника дорожного движения включает в себя блок предложения общего транспортного средства для участников дорожного движения, у которых по меньшей мере частично совпадают маршруты движения, выполненный с возможностью определения места посадки, высадки таким образом, чтобы обеспечить наименьшую потерю времени, сервер соединен посредством объединенной сети с удаленными серверами, имеющими модули хранения баз данных социальных сетей. Указанное направленное на достижение того же технического результата, что указан в описании оспариваемого патента, а именно на повышение эффективности работы способа за счет возможности вычисления рекомендаций по использованию одного транспортного средства разными пользователями и как следствие уменьшение количества транспортных средств, участвующих в дорожном движении и повышение средней скорости движения транспортных средств.

Из источников информации [5] и [6] известно, что сервер дополнительно содержит соединенный с модулем осуществления двусторонней связи модуль персонализации участников дорожного движения

([5] – формула пункт 1, [6] – колонка 10 строки 4 – 7) и соединенный с модулем нахождения оптимальных рекомендаций построения маршрута для каждого участника дорожного движения модуль хранения базы данных персональных данных и всех маршрутов всех участников дорожного движения ([5] - [0043], [6] – колонка 9 строки 28 – 31), а модуль нахождения оптимальных рекомендаций построения маршрута для каждого участника дорожного движения включает в себя блок предложения общего транспортного средства для участников дорожного движения, у которых по меньшей мере частично совпадают маршруты движения ([5] – [0058], [0071], формула пункт 1, [6] – формула пункт 1), что направлено на повышение эффективности работы способа за счет возможности вычисления рекомендаций по использованию одного транспортного средства разными пользователями и как следствие уменьшение количества транспортных средств, участвующих в дорожном движении и повышения средней скорости движения транспортных средств, т.е. на тот же технический результат, что указан в оспариваемом патенте.

Из источника информации [3] известно, определение сервером места посадки, высадки таким образом, чтобы обеспечить наименьшую потерю времени ([0028], [0046], [0046]-[0048]), что направлено на повышение эффективности работы способа за счет возможности вычисления рекомендаций по использованию одного транспортного средства разными пользователями и как следствие уменьшение количества транспортных средств, участвующих в дорожном движении и повышения средней скорости движения транспортных средств, т.е. на тот же технический результат, что указан в оспариваемом патенте.

Из источников информации [6] и [8] известно, что сервер соединен посредством объединенной сети с удаленными серверами, имеющими модули хранения баз данных социальных сетей. ([6] – колонка 6 строки 15 – 17 «профиль также может быть создан пользователем вручную или может

быть импортирован из другой системы, которая использует профили, такие как Facebook, MySpace.») ([8] – формула пункт 1 – «получение информации об участнике как минимум из одной сторонней системы социальной сет»), что направлено на повышение эффективности работы способа за счет возможности вычисления рекомендаций по использованию одного транспортного средства разными пользователями и как следствие уменьшение количества транспортных средств, участвующих в дорожном движении.

Т.е. из источников информации [3], [5], [6] и [8] известны все признаки, отличающие изобретение по независимому пункту 16 от решения по патенту [1], а также сведения о влиянии данных признаков на технический результат, указанный в оспариваемом патенте.

Таким образом, независимый пункт 16 указанной выше скорректированной формулы не соответствует условию патентоспособности «изобретательский уровень» (п.2 ст. 1350 Кодекса).

Признаки зависимого пункта 18 известны из [1].

Признаки зависимого пункта 19 известны из [7].

От патентообладателя 27.06.2019 поступили особое мнение и жалоба.

В особом мнении приведены доводы технического характера, а также отмечен тот факт, что до подачи возражения уже была проведена оценка патентоспособности группы изобретений по оспариваемому патенту, которая включала информационный поиск.

В свою очередь, в жалобе также приведены доводы технического характера. Кроме того, в жалобе патентообладатель отмечает, что, по его мнению, был нарушен порядок административного рассмотрения возражения, включающий отправку ему второго экземпляра возражения, а также поступления от него отзыва на результаты информационного поиска, проведенного согласно пункту 5.1 Правил ППС. В свою очередь, в жалобе

отмечено, что коллегией некорректно были применены нормы права, используемые для толкования признаков формулы оспариваемого патента (пункт 2 статьи 1354 Кодекса) и корректировки формулы оспариваемого патента (пункт 4.9 Правил ППС).

В отношении доводов особого мнения и жалобы, касающихся технических аспектов, следует отметить, что они были проанализированы в заключении выше.

В отношении доводов особого мнения, касающихся того, что до подачи возражения оценка патентоспособности группы изобретений по оспариваемому патенту была проведена и включала информационный поиск, необходимо отметить следующее.

Данные действия не имеют отношения к процедуре рассмотрения возражений, поступающих в Роспатент против выдачи патентов Российской Федерации, которая регламентирована Правилами ППС.

В отношении доводов жалобы, касающихся нарушения порядка административного рассмотрения возражения, необходимо отметить следующее.

Все материалы возражения были в установленном порядке отправлены в адрес патентообладателя. При этом патентообладателю было предоставлено необходимое и достаточное время для подготовки мотивированного отзыва на данное возражение.

Также необходимо обратить внимание, что результаты информационного поиска и заключение к нему были также в установленном порядке отправлены в адрес патентообладателя. При этом патентообладателю было предоставлено необходимое и достаточное время для подготовки мотивированного отзыва на данные результаты поиска и заключения к нему.

Что касается доводов жалобы, касающихся представления отзыва патентообладателя на отчет о поиске и экспертное заключение к нему, то

данный отзыв был представлен патентообладателем на заседании коллегии, состоявшемся 17.06.2019, и был проанализирован коллегией (принят во внимание при формировании коллегиального вывода).

В отношении доводов жалобы, касающихся некорректного применения норм права, предусмотренных для толкования признаков формулы и внесения в формулу изменений, следует отметить, что коллегия руководствовалась правовыми нормами, содержащимися в приведенной выше правовой базе и установившейся практикой их применения.

В отношении доводов жалобы, касающихся того, что дополнительный информационный поиск по скорректированной по предложению коллегии формуле изобретения был проведен по формуле, не имеющей отношения к оспариваемому патенту, необходимо отметить, что патентообладатель на этом заседании представил ходатайство о рассмотрении скорректированной формулы изобретения.

В отношении доводов жалобы, касающихся возможного преобразования патента на ИЗ в патент на ПМ (п.3 ст.1398 Кодекса) на заседании коллегии от 04.02.2019 (согласно устным разъяснениям председательствующего) патентообладатель был информирован о том, что патент может быть признан недействительным не полностью, а лишь частично, если патентообладатель скорректирует формулу ИЗ и в отношении этой формулы будет установлена патентоспособность. Патентообладатель на этом заседании представил ходатайство о рассмотрении скорректированной формулы изобретения. В дальнейшем в ходе рассмотрения возражения от патентообладателя заявление о преобразовании патента на ИЗ в патент на ПМ не поступало.

В отношении доводов жалобы, касающихся права патентообладателя на досудебное обжалование. Необходимо отметить, что законодательством «досудебное обжалование» решения, принятого по результатам рассмотрения возражения, не предусмотрено, а принятое Роспатентом решение в

отношении оспариваемого патента может быть оспорено в суде в установленном законом порядке (см. п. 2 ст.1248 Кодекса).

В отношении утверждения патентообладателя о длительности рассмотрения возражения против выдачи оспариваемого патента необходимо отметить, что в процессе рассмотрения производились действия процедурного характера (направление патентообладателю полного текста возражения, перенос коллегии, двукратное внесение в заключение экспертизы уточнений), что и привело к увеличению времени рассмотрения возражения. При этом необходимо отметить, что сроки по отдельным действиям процедурного характера превышены не были.

Учитывая вышеизложенное, коллегия пришла к выводу о наличии оснований для принятия Роспатентом следующего решения:

**удовлетворить возражение, поступившее 26.07.2018, патент Российской Федерации на изобретение № 2631752 признать недействительным полностью.**