

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

Коллегия в порядке, установленном пунктом 3 статьи 1248 Гражданского кодекса 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 «ПАТЕНТИКА» (далее – лицо, подавшее возражение), поступившее 15.07.2016, против выдачи патента Российской Федерации на изобретение №2253584, при этом установлено следующее.

Патент Российской Федерации №2253584 на изобретение «Пневматическая система автотормозного оборудования железнодорожного транспортного средства для перевозки грузов со смещенным центром тяжести», обладателем исключительных прав на который является ООО "Сибирское Патентное Бюро" (далее – патентообладатель), выдан по заявке №2004118275/11 с приоритетом от 17.06.2004 и действует со следующей формулой:

«Пневматическая система автотормозного оборудования железнодорожного транспортного средства для перевозки грузов со смещенным центром тяжести, каждая консольная часть которого опирается, по меньшей мере, на одну тележку, включающая в себя воздухораспределитель, по меньшей мере, два тормозных цилиндра, каждый из которых обеспечивает передачу тормозных усилий на исполнительный механизм, по меньшей мере, одной тележки консольной части, запасный резервуар, прибор авторежима,

соединенные воздухоподводящими трубами, отличающаяся тем, что пневматическая система снабжена дополнительным прибором авторежима так, что тележку или тележки каждой консольной части обслуживает один авторежим, при этом тормозные цилиндры и приборы авторежима попарно сгруппированы в две подсистемы “авторежим - тормозной цилиндр”, питающиеся от общих для них воздухораспределителя и запасного резервуара, обеспечивающие независимую передачу тормозных усилий на исполнительный механизм тележки или тележек каждой консольной части пропорционально ее загруженности.»

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

К возражению приложены следующие источники информации (копии):

- заявка на изобретение RU 2000132260, опубликованная 20.06.2001 в объеме формулы (далее – [1]);
- патентный документ US 4775197 (далее – [2]).

Один экземпляр возражения в установленном порядке был направлен в адрес патентообладателя, который до даты заседания коллегии представил отзыв на указанное возражение.

В своем отзыве патентообладатель отмечает, что доводы возражения нельзя признать обоснованными, поскольку ни в одном из указанных в возражении источников информации [1] и [2] не раскрыто техническое решение, которому присущи все признаки формулы по оспариваемому патенту. А именно, из формулы заявки [1] не следует, что раскрытому в нем техническому средству, присущи следующие признаки:

- тормозная система железнодорожного транспорта предназначена для

перевозки грузов со смещенным центром тяжести;

- транспортное средство содержит консольные части;

- независимая передача тормозных усилий на исполнительные механизмы тележки или тележек каждой консольной части осуществляется пропорционально её загруженности.

Техническому решению по патентному документу [2], по мнению патентообладателя, не присущи следующие признаки:

- прибор авторежима;

- тормозные цилиндры и приборы авторежима попарно сгруппированы в две подсистемы «авторежим-тормозной цилиндр».

Кроме того, лицом, подавшим возражение, на заседании коллегии от 01.12.2016 были представлены копии страниц Энциклопедии «Железнодорожный транспорт», главный редактор Н.С. Конарев, Москва, Научное издательство «Большая Российская энциклопедия», 1995 (далее – [3]).

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

С учетом даты подачи заявки (17.06.2004), по которой выдан оспариваемый патент, правовая база для оценки патентоспособности изобретения по указанному патенту включает Патентный закон Российской Федерации от 23.09.1992 № 3517-1 с изменениями и дополнениями, внесенными Федеральным законом "О внесении изменений и дополнений в Патентный закон РФ" № 22 – ФЗ от 07.02.2003 (далее – Закон), Правила составления, подачи и рассмотрения заявки на выдачу патента на изобретение, утвержденные приказом Роспатента от 6 июня 2003г. № 82, зарегистрированные в Минюсте РФ 30 июня 2003г. рег. № 4852, с изменениями от 11.12.2003 (далее - Правила ИЗ).

Согласно пункту 1 статьи 4 Закона изобретению предоставляется правовая охрана, если оно является новым, имеет изобретательский уровень и промышленно применимо.

Изобретение является новым, если оно не известно из уровня техники.

Уровень техники включает любые сведения, ставшие общедоступными в мире до даты приоритета изобретения.

Согласно подпункту 1 пункта 19.5.2 Правил ИЗ проверка новизны изобретения проводится в отношении всей совокупности признаков, содержащихся в независимом пункте формулы изобретения.

Согласно подпункту 4 пункта 19.5.2 Правил ИЗ изобретение признается известным из уровня техники и не соответствующим условию новизны, если в уровне техники выявлено средство, которому присущи признаки, идентичные всем признакам, содержащимся в предложенной заявителем формуле изобретения, включая характеристику назначения.

Изобретению по оспариваемому патенту предоставлена правовая охрана в объеме совокупности признаков, содержащихся в приведенной выше формуле.

Анализ доводов сторон, касающихся оценки соответствия изобретения по оспариваемому патенту условию патентоспособности «новизна», показал следующее.

Объектом защиты по оспариваемому патенту является пневматическая система автотормозного оборудования железнодорожного транспортного средства для перевозки грузов.

Что касается указания в формуле оспариваемого патента на применение транспортного средства именно для перевозки грузов со смещенным центром тяжести, то оно относится лишь к характеристике перевозимого груза и, соответственно, не является характеристикой назначения изобретения по оспариваемому патенту.

Учитывая сказанное выше, можно согласиться с мнением лица, подавшего возражение, что в каждом документе [1] и [2] раскрыто техническое решение, характеризующее пневматическую систему автотормозного оборудования железнодорожного транспортного средства для перевозки грузов, т.е. в каждом патентном документе [1] и [2] раскрыто средство того же назначения, что и заявленное решение.

Заявка [1] опубликована в объеме формулы, анализ которой представлен в возражении.

Так, в формуле заявки [1] раскрыта пневматическая система автотормозного оборудования железнодорожного транспортного средства для перевозки грузов, которая содержит воздухораспределитель, тормозные цилиндры, каждый из которых обеспечивает передачу тормозных усилий на исполнительный механизм, запасный резервуар, авторежим, воздухопроводы.

При этом, можно констатировать, что из формулы заявки [1] не следуют признаки, характеризующие наличие прибора авторежима и дополнительного авторежима, а также не содержится сведений о том, что:

- тележку или тележки каждой консольной части обслуживает один авторежим;

- тормозные цилиндры и приборы авторежима попарно сгруппированы в две подсистемы “авторежим - тормозной цилиндр”, питающиеся от общих для них воздухораспределителя и запасного резервуара, обеспечивающие независимую передачу тормозных усилий на исполнительный механизм тележки или тележек каждой консольной части пропорционально ее загруженности.

При этом, можно согласиться с мнением патентообладателя в том, что в формуле заявки [1] указано на наличие у тормозной системы возможности переключения системы торможения каждой тележки в режимы порожний/гружёный. Однако, данные сведения не позволяют судить от том, что происходит регулирование тормозных усилий в зависимости от

пропорциональной загруженности каждой консольной части транспортного средства, опирающейся на свою тележку.

Кроме того, в формуле заявки [1] отсутствует какое-либо упоминание о перевозке грузов со смещенным центром тяжести.

В патентном документе [2] раскрыта пневматическая система автотормозного оборудования железнодорожного транспортного средства для перевозки грузов. Каждая консольная часть вагона опирается на одну тележку. Пневматическая система автотормозного оборудования включает в себя воздухораспределитель, два тормозных цилиндра, каждый из которых обеспечивает передачу тормозных усилий на исполнительный механизм одной тележки консольной части, запасный резервуар, датчики воздушного давления, клапана изменения воздушного давления. Причем соединение элементов системы осуществлено таким образом, что тележку каждой консольной части обслуживает один «датчик воздушного давления/клапан изменения воздушного давления», при этом тормозные цилиндры и указанные датчики попарно сгруппированы в две подсистемы «датчик воздушного давления/клапан изменения воздушного давления» - тормозной цилиндр», питающиеся от общих для них воздухораспределителя и запасного резервуара, обеспечивающие независимую передачу тормозных усилий на исполнительный механизм тележки каждой консольной части пропорционально её загруженности.

Следует также отметить, что система по патентному документу [2] может эффективно реализовывать свои функции при различной нагрузке осей железнодорожного транспортного средства (см., например, описание колонка 4, строки 46-47), в том числе и при перевозке грузов со смещенным центром тяжести.

При этом, можно констатировать, что техническому решению по патентному документу [2] не присущи следующие признаки системы по оспариваемому патенту:

- наличие прибора авторежима;

- каждая консольная часть опирается на более чем одну тележку;
- пневматическая система содержит более двух тормозных цилиндров, каждый из которых обеспечивает передачу тормозных усилий на исполнительный механизм более чем одной тележки каждой консольной части, которые обслуживают один авторежим.

В отношении доводов возражения о наличии в системе автотормозного оборудования по патентному документу [2] прибора авторежима, следует отметить следующее.

В пневматической системе по патентному документу [2] описан датчик воздушного давления/клапан изменения воздушного давления, который выполняет лишь функции авторежима, но не является самим прибором авторежима, как это понимается исходя из уровня техники (см., например, книгу Иноземцев В.Г. «Тормоза железнодорожного подвижного состава», М., Транспорт, 1979, рис. 74, с. 94).

Что касается источника информации [3], представленного лицом, подавшим возражение, то в нём содержится лишь справочная информация о понятии «грузовой авторежим».

Исходя из сказанного выше, следует, что техническим средствам, раскрытым в источниках информации [1] и [2], не присущи признаки, идентичные всем признакам, содержащимся в формуле изобретения по оспариваемому патенту.

Таким образом, в возражении отсутствуют доводы, позволяющие сделать вывод о несоответствии изобретения по оспариваемому патенту, условию патентоспособности «новизна».

В отношении доводов, изложенных в "особом мнении", поступившем 06.12.2016 от лица, подавшего возражение, необходимо отметить следующее.

Анализ доводов технического характера, изложенных в «особом мнении», приведен в заключении выше.

При этом необходимо отметить, что заседание коллегии по рассмотрению возражения проходило в полном соответствии с процедурой рассмотрения возражения, предусмотренной Правилами ППС.

На указанном заседании коллегии в соответствии с пунктами 4.5. и 4.6. Правил ППС лицам, участвующим в рассмотрении возражения, было предложено выступить по существу дела. В ходе заседания коллегией были заданы участникам спора те вопросы, которые необходимы для полного уяснения их позиции.

При этом при формировании вывода коллегии по результатам рассмотрения возражения наряду с доводами, представленными в отзыве патентообладателя и в возражении, были учтены все приведенные в ходе заседания коллегии доводы лиц, участвующих в данном заседании.

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

**отказать в удовлетворении возражения, поступившего 15.07.2016, патент Российской Федерации на изобретение № 2253584 оставить в силе.**