

ЗАКЛЮЧЕНИЕ
коллегии по результатам
рассмотрения возражения заявления

Коллегия в порядке, установленном пунктом 3 статьи 1248 части четвертой Гражданского кодекса Российской Федерации, введенной в действие с 01.01.2008 Федеральным законом от 18.12.2006 № 321-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 № 4520 (далее – Правила ППС), рассмотрела возражение Общества с ограниченной ответственностью "ПАТЕНТИКА" (далее – лицо, подавшее возражение), поступившее 08.09.2017 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 которое является Общество с ограниченной ответственностью "Сибирское Патентное Бюро" (далее – патентообладатель), выдан по заявке № 2004118275/11 с приоритетом от 17.06.2004 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 с пунктом 2 статьи 1398 Кодекса, поступило возражение, мотивированное несоответствием запатентованного изобретения условию патентоспособности «изобретательский уровень».

В подтверждение своих доводов лицо, подавшее возражение, приводит следующие материалы:

- патент США № 4775197, опубл. 04.10.1988 (далее – [1]);
- Фокин М.Д., Ясенцев В.Ф., Автоматические тормоза подвижного состава железных дорог СССР. – М.: Транспорт, 1971. страницы 156-157 (далее – [2]);
- Иноземцев В.Г., Тормоза железнодорожного подвижного состава. – М.: Транспорт, 1979. страницы 217-221 (далее – [3]).

Один экземпляр возражения в установленном порядке был направлен в адрес патентообладателя, от которого до заседания коллегии, состоявшегося 30.11.2017, поступил (23.11.2017) отзыв на данное возражение.

В отзыве патентообладатель выражает несогласие с выводом возражения, отмечая при этом следующее.

По мнению патентообладателя, в патенте [1] отсутствуют сведения о техническом средстве, предназначенном для перевозки грузов со смещенным центром тяжести, т.е. о техническом средстве, которое может быть выбрано в качестве наиболее близкого аналога. Патентообладатель отмечает, что в возражении приведены доводы, которые относятся к предшествующему уровню техники, а не к самому устройству, описанному в патенте [1], представляющему собой систему автотормозного оборудования сочлененного вагона, в котором одна из тележек расположена под узлом сочленения, а не под консольными частями одного вагона.

Также, по мнению патентообладателя, в патенте [1] отсутствуют сведения о возможности достижения в известном устройстве того же технического результата, что указан в описании к оспариваемому патенту.

Кроме того, в отзыве на возражение обращается внимание на то, что в патенте [1] описана установка клапана на тележке, в отличие от изобретения по оспариваемому патенту, где прибор авторежима закреплен на раме вагона. Также патентообладатель обращает внимание на то, что конструкция и работа упомянутого клапана и прибора авторежима различаются. Поэтому, по мнению патентообладателя, замена одних известных устройств другими в данном случае неправомерна.

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

С учетом даты (17.06.2004) подачи заявки, по которой был выдан оспариваемый патент, правовая база для оценки соответствия изобретения по указанному патенту условиям патентоспособности включает Патентный закон Российской Федерации от 23.09.1992 № 3517-І с изменениями и дополнениями, внесенными Федеральным законом "О внесении изменений и дополнений в Патентный закон Российской Федерации" от 07.02.2003 № 22 – ФЗ (далее – Закон), и Правила составления, подачи и рассмотрения заявки на выдачу патента на изобретение, утвержденные приказом Роспатента от 06.06.2003 №82, и зарегистрированные в Министерстве юстиции Российской Федерации 30.06.2003 № 4852 (далее – Правила ИЗ).

Согласно пункту 4 статьи 3 Закона объем правовой охраны, предоставляемой патентом на изобретение, определяется его формулой.

В соответствии с пунктом 1 статьи 4 Закона изобретению представляется правовая охрана, если оно является новым, имеет изобретательский уровень и промышленно применимо. Изобретение имеет изобретательский уровень, если оно для специалиста явным образом не следует из уровня техники. Уровень техники включает любые сведения, ставшие общедоступными в мире до даты приоритета изобретения.

Согласно подпункту 2 пункта 19.5.3 Правил ИЗ изобретение признается не следующим для специалиста явным образом из уровня техники, в частности, в том случае, когда не выявлены решения, имеющие признаки, совпадающие с его отличительными признаками, или такие решения выявлены, но не установлена известность влияния отличительных признаков на указанный заявителем технический результат. Проверка соблюдения указанных условий включает: определение наиболее близкого аналога; выявление признаков, которыми заявленное изобретение, охарактеризованное в независимом пункте формулы, отличается от наиболее близкого аналога (отличительных признаков), выявление из уровня техники решений, имеющих признаки,

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

Согласно подпункту 7 пункта 19.5.3 Правил ИЗ подтверждения известности влияния отличительных признаков на технический результат не требуется, если в отношении этих признаков такой результат не определен заявителем или в случае, когда установлено, что указанный им технический результат не достигается.

Согласно подпункту 1 пункта 22.3 Правил 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.

В соответствии с подпунктом 1 пункта 3.2.3 Правил ИЗ название изобретения характеризует его назначение.

Согласно подпункту 1 пункта 3.3.2.3 Правил ИЗ пункт формулы включает признаки изобретения, в том числе родовое понятие, отражающее назначение.

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

Анализ доводов, изложенных в возражении и в отзыве патентообладателя, показал следующее.

Источники информации [1] – [3], имея дату публикации более раннюю, чем дата приоритета изобретения по оспариваемому патенту, могут быть включены в уровень техники для целей проверки соответствия этого изобретения условиям патентоспособности.

Анализ материалов патента [1] показал, что в нем содержатся

сведения о техническом средстве, которое может быть принято в качестве наиболее близкого аналога для изобретения по оспариваемому патенту, т.к. представляет собой средство того же назначения, а именно сведения о пневматической системе автотормозного оборудования железнодорожного транспортного средства для перевозки грузов со смещенным центром тяжести.

В патенте [1] приводятся сведения как о сочлененных вагонах, так и о вагонах традиционной компоновки, в которых, как и в изобретении по оспариваемому патенту, каждая консольная часть опирается на одну тележку. Согласно сведениям, приведенным в описании к патенту [1] (см. стр.11 строки 1-9 представленного с возражением перевода), предложенная в патенте [1] пневматическая система автотормозного оборудования, изображенная на фиг.3, может быть применена и к вагону традиционной компоновки, изображенному на фиг.1. Именно это техническое средство и является наиболее близким аналогом для изобретения по оспариваемому патенту. Здесь нужно отметить, что на стр.6 строки 27-28 перевода материалов патента [1] содержится информация о том, что нагрузка на каждом конце такого вагона может быть неодинаковой, т.е. вагон может иметь смещенный центр тяжести.

Как следует из патента [1] пневматическая система автотормозного оборудования для вагона традиционной компоновки также включает в себя соединенные воздухоподводящими трубами: воздухораспределитель (обозначено позицией поз.98), два тормозных цилиндра (поз.114,124), каждый из которых обеспечивает передачу тормозных усилий на исполнительный механизм (поз.118,136) одной тележки (поз.26,28) консольной части и запасный резервуар (поз.94,95).

Пневматическая система автотормозного оборудования по патенту [1] также включает в себя два прибора (клапаны поз.106,110), каждый из которых обслуживает тележку одной консольной части вагона,

обеспечивая автоматическое изменение тормозного усилия.

При этом тормозные цилиндры (поз.114,124) и упомянутые приборы (клапаны поз.106,110) в техническом решении по патенту [1], также как и в изобретении по оспариваемому патенту, сгруппированы в две подсистемы “прибор - тормозной цилиндр” (см. фиг.3), питающиеся от общих для них воздухораспределителя (поз.98) и запасного резервуара (поз.94,95).

Как в системе по оспариваемому патенту, так и в техническом решении, известном из патента [1], указанные подсистемы обеспечивают независимую передачу тормозных усилий на исполнительный механизм тележки каждой консольной части пропорционально ее загруженности (см. стр.9 строки 5-9 перевода материалов патента [1]).

Отличие изобретения по оспариваемому патенту от технического решения, известного из патента [1], заключается в том, что упомянутые приборы, обеспечивающие автоматическое изменение тормозного усилия, в известном техническом решении выполнены в виде клапанов (поз.106,110), а в изобретении по оспариваемому патенту в виде приборов авторежима.

Здесь следует отметить, что технический результат, указанный в описании к оспариваемому патенту и заключающийся в повышении эффективности тормозной системы и предотвращении появления тормозных дефектов на колесных парах, также достигается и в известном из патента [1] решении. Такой вывод следует из информации, содержащейся в описании к патенту [1] (см. стр.1 строки 27-33, стр.3 строки 13-18, стр.7 строки 18-19,23-24, стр.10 строки 31-34 перевода материалов патента [1]).

Также нужно отметить, что патентообладателем ни в материалах оспариваемого патента, ни в процессе рассмотрения настоящего возражения не было представлено сведений, подтверждающих влияние на

упомянутый технический результат выбора в качестве прибора, обеспечивающего автоматическое изменение тормозного усилия, именно прибора авторежима (см. подпункт 7 пункта 19.5.3 Правил ИЗ).

При этом из источника информации [2] (аналогичные сведения приведены и в источнике информации [3]) известно о возможности использования прибора авторежима в качестве прибора, обеспечивающего автоматическое изменение тормозного усилия. Также в этих источниках информации [2] и [3] приведены сведения и о благоприятном влиянии автоматического изменения тормозного усилия на эффективность торможения.

Что касается довода отзыва на возражение об ином месте установки упомянутого прибора в решении по оспариваемому патенту, а также о том, что он обладает конструктивными особенностями, не позволяющими заменить его на прибор из решения по патенту [1], то данные доводы не находят подтверждения в признаках формулы изобретения по оспариваемому патенту.

В соответствии с вышесказанным следует констатировать, что все признаки формулы изобретения по оспариваемому патенту, известны из уровня техники. Также известно влияние этих признаков на указанный в описании к данному патенту технический результат.

Таким образом, возражение содержит основания для признания изобретения по оспариваемому патенту несоответствующим условию патентоспособности «изобретательский уровень».

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

удовлетворить возражение, поступившее 08.09.2017, патент Российской Федерации на изобретение № 2253584 признать недействительным полностью.