

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 1 января 2008 г. Федеральным законом от 18 декабря 2006 г. № 321-ФЗ, в редакции Федерального закона от 12.03.2014 № 35-ФЗ «О внесении изменений в части первую, вторую и четвертую Гражданского кодекса (далее - Кодекс) Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» 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 06.08.2018, против выдачи патента Российской Федерации на изобретение № 2651360, при этом установлено следующее.

Патент Российской Федерации № 2651360 на изобретение «Грузовой вагон сочлененный» выдан по заявке № 2016110378/11 с приоритетом от 22.03.2016 на имя ООО УК «РейлТрансХолдинг» (далее - патентообладатель). Патент действует со следующей формулой:

«1. Грузовой вагон сочлененный, включающий минимум две секции, каждая из которых включает кузов с рамой, с размещенными в их консолях ударно-тяговыми приборами, включающими поглощающие аппараты, установленные на ходовые тележки и оборудованные тормозом, соединенные жесткой, неразъемной сцепкой, контактирующей с элементами поглощающих аппаратов, отличающийся тем, что расстояние между кузовами секций как на прямом, так и на криволинейном участках

железнодорожного пути больше суммарной величины сжатия поглощающих аппаратов, установленных в смежных консолях рам кузовов секций, при этом в средней части жесткой сцепки выполнен выступ, расстояние от которого до рамы вагона больше величины сжатия поглощающего аппарата.

2. Грузовой вагон по п. 1, отличающийся тем, что хвостовики жесткой, неразъемной сцепки, контактирующие с элементами поглощающих аппаратов, выполнены сферическими.»

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

С возражением представлены следующие материалы (копии):

- патент RU 111500, опубликован 20.12.2011 (далее - [1]);
- патент RU 152041, опубликован 27.04.2015 (далее - [2]);
- патент US 5131548, опубликован 21.07.1992 (далее - [3]);
- патент US 4164906, опубликован 21.08.1979 (далее - [4]);
- ГОСТ 33211-2014, подписан в печать 06.05.2016 (далее - [5]);
- ГОСТ 33434-2015, подписан в печать 25.02.2016 (далее - [6]);
- ГОСТ 32913-2014, подписан в печать 20.01.2015 (далее - [7]);
- технический регламент ТС «О безопасности железнодорожного подвижного состава», подписан в печать 06.06.2012 (далее - [8]).

В возражении отмечено следующее:

- все признаки независимого пункта 1 формулы по оспариваемому патенту известны из сведений, содержащихся в источниках информации [2]-[4], [6] - [8] в совокупности;
- признаки зависимого пункта 2 формулы по оспариваемому патенту известны из патента [3];
- исходя из описания и чертежей к оспариваемому патенту лицо, подавшее возражение, приходит к выводу о том, что вагон по оспариваемому патенту не является сочленённым, а лишь содержит секции, которые

соединены (сочленены) между собой с возможностью взаимного перемещения;

- один из технических результатов, указанных в описании к оспариваемому патенту и заключающийся в снижении затрат при изготовлении и эксплуатации, носит экономический характер, а не технический;

- технические результаты, указанные в описании к оспариваемому патенту и заключающиеся в повышении грузоподъемности и погонной нагрузки на путь, не достигаются по сравнению с указанным в описании к оспариваемому патенту ближайшим аналогом (решение, известное из патента [1]).

Один экземпляр возражения в установленном порядке был направлен в адрес патентообладателя, от которого на дату заседания коллегии отзыв на указанное возражение не поступал.

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

С учетом даты подачи заявки (22.03.2016), по которой выдан оспариваемый патент, правовая база для оценки соответствия изобретения по указанному патенту условиям патентоспособности включает Кодекс 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 для изобретения включает любые сведения, ставшие общедоступными в мире до даты приоритета изобретения.

Согласно пункту 2 статьи 1354 Кодекса для толкования формулы изобретения могут использоваться описание и чертежи.

Согласно пункту 10.7.4.2 Регламента ИЗ в качестве аналога изобретения указывается средство того же назначения, известное из сведений, ставших общедоступными до даты приоритета изобретения.

Согласно пункту 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 24.5.3.(1) Регламента ИЗ изобретение явным образом следует из уровня техники, если оно может быть признано созданным путем объединения, изменения или совместного использования сведений, содержащихся в уровне техники, и/или общих знаний специалиста.

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

- определение наиболее близкого аналога в соответствии с пунктом 10.7.4.2 настоящего Регламента;

- 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.

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.

Согласно пункту 19.5.3.(7) Регламента 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 пункту 26.3.(2) Регламента ИЗ датой, определяющей включение источника информации в уровень техники, является:

- технических регламентов, государственных стандартов Российской Федерации, национальных стандартов Российской Федерации - дата их официального опубликования.

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

Анализ доводов возражения, касающихся оценки соответствия изобретения по оспариваемому патенту условию патентоспособности «изобретательский уровень», показал следующее.

Перед анализом источников информации [1]-[8] необходимо отметить следующее.

Специалисту в данной области техники известно (см., например, <http://find-info.ru/doc/dictionary/railway/fc/slovar-194-1.htm#zag-314> со ссылкой на «Технический железнодорожный словарь», Москва. Государственное транспортное железнодорожное издательство (Трансжелдориздат), 1941), что под термином «сочлененный вагон» понимается вагон, у которого передняя, задняя или обе тележки являются общими с одним или обоими смежными вагонами.

Согласно описанию и чертежам (см. фиг. 1) к оспариваемому патенту грузовой вагон по данному патенту не имеет общей тележки со смежным вагоном.

Таким образом, можно согласиться с мнением лица, подавшего возражение, в том, что вагон по оспариваемому патенту не является сочленённым, а лишь содержит секции, которые соединены (сочленены) между собой с возможностью взаимного перемещения.

Следовательно, признак «сочленённый» формулы по оспариваемому патенту по существу указывает на соединение соседних вагонов между собой.

На данном основании дальнейший анализ источников информации [1]-[8] проводился в отношении наличия конструктивного соединения соседних вагонов между собой.

Из патента [2] известен грузовой вагон-цистерна. Данный вагон содержит два котла (секции), представляющие собой замкнутый кузов. При этом каждый котел через две полурамы опирается на ходовые тележки. Ходовые тележки оборудованы тормозом. При этом вагон во внешних консолях оборудован автосцепными устройствами. Смежные консоли полурам соединены жесткой, неразъемной сцепкой.

Согласно описанию к оспариваемому патенту в комплект ударно-тяговых приборов, расположенных на внешних консолях рам кузовов секций, включены автосцепки.

Решение по независимому пункту 1 формулы по оспариваемому патенту отличается от решения, известного из патента [2] следующими признаками:

- наличием рамы;
- размещением в консолях смежных рам ударно-тяговых приборов с поглощающими аппаратами;
- размещением поглощающих аппаратов на ходовых тележках;
- наличием контакта неразъемной сцепки с элементами поглощающих аппаратов;
- большим расстоянием между кузовами секций как на прямом, так и на криволинейном участках железнодорожного пути, чем суммарная величина сжатия поглощающих аппаратов, установленных в смежных консолях рам кузовов секций;
- наличием выступа в средней части жесткой сцепки;
- большим расстоянием от выступа до рамы вагона, чем величина сжатия поглощающего аппарата.

В свою очередь, в описании к оспариваемому патенту указаны следующие технические результаты:

- повышение надежности и долговечности;
- повышение грузоподъемности и погонной нагрузки на путь.

При этом, указанный в описании к оспариваемому патенту результат, заключающийся в снижении затрат при изготовлении и эксплуатации, как справедливо отмечено лицом, подавшим возражение, носит экономический характер и не является техническим (см. «Современный экономический словарь», Москва, издательство «ИНФРА-М», 1999, стр. 479 – источник информации указан в тексте возражения).

В отношении технического результата, заключающегося в повышении надежности и долговечности, следует отметить, что долговечность является одним из параметров надежности (см. см. «Новый политехнический словарь», А.Ю. Ишлинский, Москва, издательство «Большая Российская энциклопедия», 2000, стр. 317, 318).

В отношении технического результата, заключающегося в повышении грузоподъемности и погонной нагрузки на путь, необходимо отметить следующее.

Специалисту в данной области техники известно (см. например, «Общий курс железных дорог», Калинин В.К. и др, Москва, издательство «Высшая школа», 1973, стр. 262), что погонная нагрузка определяется делением наибольшего веса брутто вагона на его длину по осям сцепления автосцепок.

Ввиду того, что в решении по оспариваемому патенту длина вагона по осям сцепления автосцепок постоянна (см. стр. 6 строки 24-26 описания, фиг. 1), то можно сделать вывод о том, что погонная нагрузка будет зависеть только величины грузоподъемности вагона.

Таким образом можно сделать вывод о том, что техническими результатами решения по оспариваемому патенту по существу являются повышение долговечности и грузоподъемности.

С учетом сказанного выше, а также сведений, содержащихся в описании к оспариваемому патенту, и выявленных (см. заключение выше) отличительных признаков можно сделать следующие выводы:

- признаки, характеризующие наличие рамы и выступа в средней части жесткой сцепки, не находятся в причинно-следственной связи с техническими результатами, заключающимися в повышении долговечности и грузоподъемности, и, следовательно, не являются существенными;

- признаки, характеризующие размещение в консолях смежных рам ударно-тяговых приборов с поглощающими аппаратами, размещение поглощающих аппаратов на ходовых тележках, а также наличие контакта неразъемной сцепки с элементами поглощающих аппаратов, находятся в причинно-следственной связи с техническим результатом, заключающимся в повышении долговечности;

- признаки, характеризующие большее расстояние между кузовами секций как на прямом, так и на криволинейном участках железнодорожного пути, чем суммарная величина сжатия поглощающих аппаратов, установленных в смежных консолях рам кузовов секций, а также большее расстояние от выступа до рамы вагона, чем величина сжатия поглощающего аппарата, находятся в причинно-следственной связи с техническими результатами, заключающимися в повышении долговечности и грузоподъемности.

В свою очередь, из патента [3] известен вагон, включающий кузов с рамой (см. фиг. 1). При этом, смежные рамы вагонов содержат консоли с ударно-тяговыми приборами, включающими в себя эластомерную подушку (поглощающий аппарат) и следящий элемент. При этом, поглощающий аппарат расположен на ходовой тележке. Также неразъемная сцепка контактирует со следящим аппаратом.

Ввиду того, что эластомерная подушка поглощает ударную нагрузку и, следовательно, предотвращает соударение жесткой балки с узлом сборки,

можно сделать вывод о том, что данный признак направлен на повышение долговечности узла сборки и, следовательно, вагона в целом.

Также, из патента [4] известно выполнение выступа в средней части жесткой сцепкой для соединения вагонов.

При этом, как было указано выше, отличительный признак, характеризующий выполнение выступа в средней части жесткой сцепкой, не является существенным и, таким образом, доказательство известности влияния данного отличительного признака на технические результаты, заключающиеся в увеличении долговечности и грузоподъемности, не требуется (см. пункт 19.5.3.(7) Регламента ИЗ).

В отношении отличительных признаков независимого пункта 1 формулы по оспариваемому патенту, а именно: «расстояние между кузовами секций как на прямом, так и на криволинейном участках железнодорожного пути больше суммарной величины сжатия поглощающих аппаратов, установленных в смежных консолях рам кузовов секций» и «в средней части жесткой сцепки выполнен выступ, расстояние от которого до рамы вагона больше величины сжатия поглощающего аппарата», необходимо отметить следующее.

В источнике информации [8] (см. стр. 10 подпункт ц)) содержатся сведения о том, что для обеспечения безопасности железнодорожного транспорта в нем должны отсутствовать касания составных его частей между собой, т.е. по существу должны быть исключены соударения кузовов вагонов как на прямом, так и на криволинейном участках железнодорожного пути, а также соударения рам вагонов.

При этом, за восприятие нагрузки от соединенных между собой вагонов отвечает только поглощающий аппарат (например, эластомерная подушка, известная из патента [3]).

Также следует отметить, что для поглощающих аппаратов характерны такие параметры, как максимальная (суммарная) воспринимаемая нагрузка, а также максимальная величина сжатия (длина, на величину которой может

сжаться, например, эластомерная подушка) при максимальных воспринимаемых нагрузках.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что соударение (касание) частей соседних вагонов, а именно кузовов и рам, не произойдет только в том случае, когда расстояния между соседними кузовами и рамами будет больше, чем суммарная максимальная величина сжатия поглощающих аппаратов, установленных в рамках данных вагонов.

При этом, такое конструктивное выполнение может быть осуществлено применением обычных методов конструирования и с учетом сведений, содержащихся в источниках информации [3] и [8].

Следовательно, отличительный признак, характеризующий большее расстояние между кузовами секций как на прямом, так и на криволинейном участках железнодорожного пути, чем суммарная величина сжатия поглощающих аппаратов, установленных в смежных консолях рам кузовов секций явным образом следует из сведений, содержащихся в источниках информации [3] и [8] в совокупности.

При этом, необходимо обратить внимание, что влияние данного признака на технический результат, заключающийся в повышении долговечности, раскрыто в источнике информации [8] ввиду того, что исключение соударения между частями вагона неминуемо приводит к повышению долговечности (см. пункт 24.5.3.(3) Регламента ИЗ).

Как было указано выше, из сведений, содержащихся в источниках информации [3] и [8] в совокупности, известно конструктивное выполнение, характеризующее большее расстояние между рамами, чем суммарная величина сжатия поглощающих аппаратов.

При этом, при известности сведений из патента [4] о наличии выступа в средней части жесткой сцепки, а также известности сведений из источников информации [3] и [8] можно сделать вывод о том, что соударение (касание) частей соседних вагонов, а именно рам о выступ не произойдет только в том случае, когда расстояние между рамой и выступом будет больше, чем

максимальная величина сжатия поглощающего аппарата, установленного в раме вагона.

Таким образом, признак, характеризующий большее расстояние от выступа до рамы вагона, чем величина сжатия поглощающего аппарата, явным образом следует из сведений, содержащихся в источниках информации [3], [4], [8] в совокупности.

При этом, необходимо обратить внимание, что влияние данного признака на технический результат, заключающийся в повышении долговечности, раскрыто в источнике информации [8] ввиду того, что исключение соударения между частями вагона неминуемо приводит к повышению долговечности (см. пункт 24.5.3.(3) Регламента ИЗ).

В отношении известности влияния данных отличительных признаков на технический результат, заключающийся в повышении грузоподъемности, необходимо отметить следующее.

В описании к оспариваемому патенту (см. стр. 6 строки 20-24) указано, что длина вагона по осям сцепления автосцепок является постоянной. Также следует отметить, что в описании к оспариваемому патенту отсутствуют сведения о каком-либо изменении ширины и высоты кузова вагона.

При этом, грузоподъемность вагона – отношение брутто массы вагона к его длине, которая в решении по оспариваемому патенту неизменна (см. заключение выше).

Таким образом, можно сделать вывод о том, что единственным способом увеличения грузоподъемности вагона в решении по оспариваемому патенту остается увеличение длины кузова.

При этом, увеличение длины кузова приведет к уменьшению расстояния между кузовами и, следовательно, приведет к уменьшению максимальной величины сжатия (т.е. по существу к увеличению жесткости поглощающего аппарата) для исключения соударения кузовов между собой.

На данном основании можно сделать вывод о том, что длина кузова будет находиться в прямой зависимости от жесткости поглощающего аппарата.

Таким образом, влияние данных отличительных признаков на технический результат, заключающийся в повышении грузоподъемности, обусловлено величиной жесткости (свойство) поглощающего аппарата, которая может быть выбрана из оптимальных или рабочих её значений, а выбор может быть осуществлен применением обычных технологических методов конструирования и с учетом сведений, содержащихся в источниках информации [3], [4], [8] (см. пункт 24.5.3.(3) Регламента ИЗ).

Констатируя изложенное можно сделать вывод о том, что решение по независимому пункту 1 формулы по оспариваемому патенту явным образом следует из уровня техники, а именно из сведений, содержащихся в источниках информации [2] - [4], [8].

Таким образом, возражение содержит доводы, позволяющие сделать вывод о несоответствии изобретения по независимому пункту 1 формулы по оспариваемому патенту, условию патентоспособности «изобретательский уровень» (см. пункт 2 статьи 1350 Кодекса).

Необходимо отметить, что признаки зависимого пункта 2 формулы по оспариваемому патенту известны из патента [3].

Следует отметить:

- источник информации [5] не может быть включен в уровень техники, т.к. данный источник информации стал общедоступен позже даты приоритета решения по оспариваемому патенту (см. пункт 26.3.(2) Регламента ИЗ) и, таким образом, не анализировался;

- источники информации [6], [7] приведены для сведения.

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

удовлетворить возражение, поступившее 06.08.2018, патент Российской Федерации на изобретение № 2651360 признать недействительным полностью.