

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. №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, с изменениями от 11.12.2003 (далее – Правила ППС), рассмотрела возражение АО “Центр ПИК” (далее – лицо, подавшее возражение), поступившее 21.07.2020, против выдачи патента Российской Федерации на изобретение № 2620724, при этом установлено следующее.

Патент Российской Федерации на изобретение № 2620724 “Автоматизированная система оплаты проезда и контроля проездных документов” выдан по заявке №2016114907/08 с приоритетом от 18.04.2016 на имя Муратова М.В. (далее – патентообладатель) со следующей формулой:

“1. Автоматизированная система оплаты проезда и контроля проездных документов, включающая центральный комплекс управления и множество станционных комплексов управления, содержащих множество пунктов оплаты проездных документов, множество входных пунктов контроля проездных документов, множество выходных пунктов контроля проездных документов, при этом центральный комплекс выполнен с возможностью формирования характеристик проездных документов и соответствующих цен проездных документов; с возможностью формирования дополнительных характеристик

проездных документов, включающих, в том числе, временные суточные интервалы поездки для каждого станционного комплекса; с возможностью формирования дифференцированных цен проездных документов, соответствующих дополнительным характеристикам проездных документов для каждого станционного комплекса; с возможностью передачи сформированных дифференцированных цен проездных документов в станционные комплексы; с возможностью получения, обработки и хранения данных о проездных документах от станционных комплексов, в том числе данных о проездных документах, проданных по дифференцированным ценам; с возможностью анализа этих данных и формирования данных о просроченных, утративших платежный ресурс и фальшивых проездных документах, каждый станционный комплекс выполнен с возможностью обмена данными с центральным комплексом, хранения и использования данных центрального комплекса; с возможностью фиксации в памяти проездных документов в пунктах оплаты основных и дополнительных характеристик, включающих, в том числе, временные суточные интервалы поездки; с возможностью продажи проездных документов в пунктах оплаты по ценам, дифференцированным в центральном комплексе; с возможностью формирования данных о проездных документах, проданных по дифференцированным ценам; с возможностью получения и обработки данных проверки и регистрации основных и дополнительных характеристик проездных документов во входных пунктах контроля и управления работой входных пунктов; с возможностью получения и обработки данных проверки и регистрации основных и дополнительных характеристик проездных документов в выходных пунктах контроля, отличающаяся тем, что центральный комплекс выполнен с возможностью формирования для каждой станции транспортной сети маршрутных схем дальности поездки, содержащих расстояния от фиксированных начальных станций до фиксированных конечных станций, и маршрутных схем длительности поездки, содержащих лимиты времени на совершение поездок от фиксированных начальных станций до фиксированных конечных станций; с возможностью формирования дополнительных характеристик проездных

документов, включающих фиксированную дальность поездки, содержащую фиксированные начальную и конечную станции, и день недели поездки; с возможностью формирования для каждого станционного комплекса дифференцированных цен проездных документов, соответствующих дополнительным характеристикам проездных документов, включающих фиксированную дальность поездки и день недели поездки; с возможностью формирования для каждого станционного комплекса дифференцированных цен за превышение сформированной в маршрутной схеме длительности поездки; с возможностью получения от станционных комплексов и обработки данных о доплатах за совершенные поездки, превышающие фиксированную дальность поездки и сформированную в маршрутной схеме длительность поездки; с возможностью расчета стоимости совершенной поездки при безналичной оплате проезда, каждый станционный комплекс выполнен с возможностью регистрации в выходных пунктах контроля дополнительных характеристик проездных документов, соответствующих фиксированной дальности поездки и дню недели поездки; с возможностью регистрации в выходных пунктах контроля характеристик фактической поездки, включающих фактическую дальность поездки, содержащую фиксированную начальную станцию и фактическую конечную станцию, данные об интенсивности предыдущих поездок и фактическую длительность поездки, содержащую время начала и время окончания фактической поездки; с возможностью проверки в выходных пунктах контроля соответствия характеристик фактической поездки дополнительным характеристикам проездных документов и сформированной в маршрутной схеме длительности поездки; с возможностью расчета в выходных пунктах контроля стоимости фактической поездки при наличной оплате проезда; с возможностью доплаты за совершенные поездки, превышающие фиксированную дальность поездки и сформированную в маршрутной схеме длительность поездки; с возможностью предоставления льготного бонуса по оплате проезда в зависимости от зарегистрированных в выходных пунктах контроля данных об интенсивности предыдущих поездок; с возможностью учета при формировании

дифференцированных цен проездных документов льготных коэффициентов для пассажиров, имеющих льготу по оплате проезда; с возможностью управления работой выходных пунктов контроля.

2. Автоматизированная система по п. 1, отличающаяся тем, что центральный комплекс содержит следующее оборудование, взаимодействующее через соответствующие шины связи: сервер управления работой автоматизированной системы и обработки данных, получаемых от станционных комплексов; блок обмена данными центрального комплекса и станционных комплексов; блок памяти данных, получаемых от станционных комплексов; блок памяти деления транспортной сети по дальности поездки, содержащей расстояния от фиксированных начальных станций до фиксированных конечных станций, и по длительности поездки, содержащей лимиты времени на совершение поездок от фиксированных начальных станций до фиксированных конечных станций; сервер формирования для каждой станции маршрутных схем дальности поездки и маршрутных схем длительности поездки; блок памяти для каждой станции маршрутных схем дальности поездки и маршрутных схем длительности поездки; сервер формирования для каждой станции дифференцированных цен проездных документов, соответствующих дополнительным характеристикам проездных документов, включающим фиксированную дальность поездки, временные суточные интервалы поездки и день недели поездки, и формирования для каждой станции дифференцированных цен за превышение сформированной в маршрутной схеме длительности поездки; блок памяти для каждой станции дифференцированных цен проездных документов, соответствующих дополнительным характеристикам проездных документов, включающим фиксированную дальность поездки, временные суточные интервалы поездки и день недели, и дифференцированных цен за превышение сформированной в маршрутной схеме длительности поездки; блок памяти льготных коэффициентов для формирования дифференцированных цен проездных документов для пассажиров, имеющих льготу по оплате проезда; блок памяти льготных бонусов в зависимости от интенсивности предыдущих поездок; сервер расчета стоимости

фактической поездки на основе фактической дальности поездки, фактической длительности поездки, временных суточных интервалов поездки, дня недели поездки, данных об интенсивности предыдущих поездок и данных о льготах по оплате проезда при безналичной оплате проезда.

3. Автоматизированная система по п. 2, отличающаяся тем, что каждый станционный комплекс содержит следующее оборудование, взаимодействующее через соответствующие шины связи: сервер управления станционным комплексом; блок управления множеством входных и выходных пунктов контроля проездных документов; блок индикации состояния проездных документов, содержащий информационный терминал; автомат доплаты за совершенные поездки, превышающие фиксированную дальность поездки и сформированную в маршрутной схеме длительность поездки.

4. Автоматизированная система по п. 3, отличающаяся тем, что блок управления множеством входных и выходных пунктов контроля проездных документов каждого станционного комплекса выполнен с возможностью диагностики каждого входного и выходного пунктов контроля проездных документов, с возможностью периодической отправки через шину связи полученных данных на сервер управления каждым станционным комплексом и с возможностью изменения направления прохода через множество входных и выходных пунктов контроля каждого станционного комплекса.

5. Автоматизированная система по п. 1, отличающаяся тем, что каждый станционный комплекс выполнен с возможностью внесения и фиксации в памяти соответствующего проездного документа в пунктах оплаты авансовой суммы для оплаты проезда; с возможностью резервирования из авансовой суммы во входных пунктах контроля дифференцированной цены за максимальную дальность поездки, сформированную в маршрутных схемах для каждого станционного комплекса; с возможностью списания из зарезервированной дифференцированной цены авансовой суммы в выходных пунктах контроля стоимости фактической поездки.

6. Автоматизированная система по п. 5, отличающаяся тем, что каждый станционный комплекс выполнен с возможностью запрета выхода пассажира и фиксации этого запрета в памяти соответствующего проездного документа в выходном пункте контроля при несоответствии между стоимостью оплаченной поездки и стоимостью фактической поездки и/или при недостаточности авансовой суммы для оплаты проезда, а также с возможностью фиксации в выходном пункте контроля соответствующего запрета в памяти соответствующего проездного документа.

7. Автоматизированная система по п. 6, отличающаяся тем, что каждый станционный комплекс выполнен с возможностью удаления запрета выхода из памяти соответствующего проездного документа в автомате доплаты после совершения доплаты за разницу между стоимостью оплаченной поездки и стоимостью фактической поездки и/или после внесения дополнительной авансовой суммы для оплаты проезда.”

Против выдачи данного патента в соответствии с пунктом 2 статьи 1398 Кодекса поступило возражение, мотивированное несоответствием запатентованного изобретения условию патентоспособности “промышленная применимость”.

В подтверждение довода о несоответствии изобретения по оспариваемому патенту условию патентоспособности “промышленная применимость” в возражении отмечено, что: “Проверка осуществимости заявленного изобретения показала, что значение термина “интенсивность поездок”, приведенного в формуле изобретения, описании и поясняющих его материалах, а также в реферате изобретения... отсутствует в указанных материалах заявки... Указанный термин и его значение также отсутствует в стандартизованных терминах и сокращениях, а также он не является общепринятым в научной и технической литературе... В связи с этим не представляется возможным понять, о чем идет речь, и, соответственно, осуществить признак “интенсивность поездок”, приведенный в формуле изобретения.”

Материалы возражения в установленном порядке были направлены в адрес патентообладателя.

В своем отзыве по мотивам возражения, поступившем 07.09.2020, патентообладатель не согласился с доводами возражения, отметив, что термин “интенсивность поездок” известен из уровня техники.

В подтверждение указанного довода в отзыве приведены следующие источники информации:

– статья “ВСМ-2 как мультипликативный фактор развития Уральского региона”, “Инновационный транспорт”, №2(12), апрель 2014 (далее – [1]);

– интернет-распечатка с сайта <https://www.mos.ru/mayor/transcripts/222056/>, совещание по оперативным вопросам 23.12.2011 (далее – [2]);

– интернет-распечатка с сайта <https://cyberleninka.ru/article/n/formirovanie-sistemy-pokazateley-statistiki-strahovaniya-vnutrennego-turizma>, статья Михайловой С.А. “Формирование системы показателей статистики страхования внутреннего туризма” (далее – [3]).

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

С учетом даты подачи заявки, по которой был выдан оспариваемый патент (18.04.2016), правовая база включает Кодекс, 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 и зарегистрированный в Минюсте РФ 20 февраля 2009г., рег. № 13413 (далее – Регламент).

В соответствии с пунктом 1 статьи 1350 Кодекса изобретению представляется правовая охрана, если оно является новым, имеет изобретательский уровень и промышленно применимо.

В соответствии с пунктом 4 статьи 1350 Кодекса, изобретение является промышленно применимым, если оно может быть использовано в промышленности, сельском хозяйстве, здравоохранении, других отраслях экономики или в социальной сфере.

В соответствии с подпунктом (4) пункта 10.8 Регламента признаки изобретения должны быть выражены в формуле изобретения таким образом, чтобы обеспечить возможность понимания специалистом на основании уровня техники их смыслового содержания. Не допускается для выражения признаков в формуле изобретения использовать понятия, отнесенные в научно-технической литературе к ненаучным.

В соответствии с подпунктом (2) пункта 24.5.1 Регламента, при установлении возможности использования изобретения в промышленности, сельском хозяйстве, здравоохранении и других отраслях деятельности, проверяется, указано ли назначение изобретения в описании, содержащемся в заявке на дату подачи (если на эту дату заявка содержала формулу изобретения – то в описании или формуле изобретения). Кроме того, проверяется, приведены ли в указанных документах и чертежах, содержащихся в заявке на дату подачи, средства и методы, с помощью которых возможно осуществление изобретения в том виде, как оно охарактеризовано в каждом из пунктов формулы изобретения. При отсутствии таких сведений в указанных документах допустимо, чтобы упомянутые средства и методы были описаны в источнике, ставшем общедоступным до даты приоритета изобретения. Кроме того, следует убедиться в том, что, в случае осуществления изобретения по любому из пунктов формулы, действительно возможна реализация указанного заявителем назначения. Если о возможности осуществления изобретения и реализации им указанного назначения могут свидетельствовать лишь экспериментальные данные, проверяется наличие в описании изобретения примеров его осуществления с приведением соответствующих данных, а также устанавливается, являются ли приведенные примеры достаточными, чтобы вывод о соблюдении указанного требования распространялся на разные частные формы реализации признака, охватываемые понятием, приведенным заявителем в формуле изобретения.

В соответствии с подпунктом 3 пункта 24.5.1 Регламента, если установлено, что соблюдены все указанные требования, изобретение признается соответствующим условию промышленной применимости. При несоблюдении хотя бы одного из указанных требований делается вывод о несоответствии изобретения условию промышленной применимости.

В соответствии с подпунктом 4 пункта 24.5.1 Регламента, в отношении изобретения, для которого установлено несоответствие условию промышленной применимости, проверка новизны и изобретательского уровня не проводится.

В соответствии с подпунктом (2) пункта 26.3 Регламента датой, определяющей включение источника информации в уровень техники, в частности, являются:

для отечественных печатных изданий и печатных изданий СССР указанная на них дата подписания в печать;

для отечественных печатных изданий и печатных изданий СССР, на которых не указана дата подписания в печать, а также для иных печатных изданий – дата выпуска их в свет, а при отсутствии возможности ее установления – последний день месяца или 31 декабря указанного в издании года, если время выпуска в свет определяется соответственно лишь месяцем или годом;

для сведений, полученных в электронном виде – через Интернет, через онлайн доступ, отличный от сети Интернет, и CD и DVD-ROM дисков, - либо дата публикации документов, ставших доступными с помощью указанной электронной среды, если она на них проставлена и может быть документально подтверждена, либо, если эта дата отсутствует, - дата помещения сведений в эту электронную среду при условии ее документального подтверждения.

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

При анализе доводов лица, подавшего возражение, и доводов патентообладателя, касающихся оценки соответствия изобретения по оспариваемому патенту условию патентоспособности “промышленная применимость”, установлено следующее.

Доводы возражения, представленные в подтверждение данного мотива возражения, сводятся к тому, что значение термина “интенсивность поездок”, приведенного в формуле изобретения, не является общепринятым в научной и технической литературе. Таким образом, по мнению лица, подавшего возражение, “не представляется возможным понять, о чем идет речь, и, соответственно, осуществить признак “интенсивность поездок”, приведенный в формуле изобретения”.

Следует отметить, что можно согласиться с мнением, изложенным в возражении, о том, что термин “интенсивный” имеет множество различных значений.

Вместе с тем, для специалиста в данной области техники очевидным образом следует, что в изобретении по оспариваемому патенту под понятием “интенсивность поездок” понимается количество поездок в единицу времени. Указанный вывод подтверждается, в частности, приведенной в описании изобретения по оспариваемому патенту формулировкой технического результата: “дифференцирование цен путем предоставления льготного бонуса по оплате проезда в зависимости от интенсивности предыдущих поездок позволяет увеличить интенсивность поездок пассажиров”.

Кроме того, как правомерно отмечено в отзыве на возражение, термин “интенсивность поездок” широко известен из уровня техники, касающегося транспорта, что подтверждается, в частности, сведениями, содержащимися в источнике информации [1].

В отношении приведенных в отзыве источников информации [2], [3] необходимо подчеркнуть, что они не могут быть включены в уровень техники в целях оценки соответствия изобретения по оспариваемому патенту условиям патентоспособности, т.к. даты размещения данных источников информации в сети Интернет не подтверждены документально.

Исходя из изложенного, можно сделать вывод о том, что в возражении не приведены доводы, позволяющие сделать вывод о несоответствии изобретения по оспариваемому патенту условию патентоспособности “промышленная применимость”.

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

отказать в удовлетворении возражения, поступившего 21.07.2020, патент Российской Федерации на изобретение № 2620724 оставить в силе.