

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 № 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», и Правилами рассмотрения и разрешения федеральным органом исполнительной власти по интеллектуальной собственности споров в административном порядке, утвержденными приказом Министерства науки и высшего образования Российской Федерации и Министерства экономического развития Российской Федерации от 30.04.2020 г. № 644/261, зарегистрированным в Министерстве юстиции Российской Федерации 25.08.2020 № 59454 (далее – Правила ППС), рассмотрела возражение Поликарпова А.В., Гоголевой Е.И., Игнатьева А.В., Бельтюковой М.В. (далее – лицо, подавшее возражение), поступившее 15.10.2021, против выдачи патента Российской Федерации на изобретение №2749541, при этом установлено следующее.

Патент Российской Федерации на изобретение №2749541 «Гусеничное транспортное средство» выдан по заявке № 2019118651 с приоритетом от 09.11.2017. Патентообладателем является БАЕ СИСТЕМЗ ХЕГГЛУНДС АКТИЕБОЛАГ (SE) (далее – патентообладатель). Патент действует со следующей формулой:

«1. Гусеничное транспортное средство (10; 11), содержащее корпус (30, 32; 30) транспортного средства, по меньшей мере, один гусеничный узел (21) и устройство (S) подвески для соединения гусеничного узла (21) с корпусом (30, 32; 30) гусеничного транспортного средства (10; 11), причем гусеничный узел (21) содержит опорный брус (22) гусеницы, множество

ходовых колес (23), по меньшей мере, одно ведущее колесо (24), натяжное колесо (23а) и гусеничную ленту (25), при этом опорный брус (22) гусеницы выполнен с возможностью поддержки указанных, по меньшей мере, одного ведущего колеса (24), натяжного колеса (23а) и множества ходовых колес (23), причем гусеничная лента расположена вокруг указанных по меньшей мере, одного ведущего колеса (24), натяжного колеса (23а) и множества ходовых колес (23), при этом устройство (S) подвески содержит два маятниковых рычага (52, 54), которые на одном конце прикреплены с возможностью вращения к соответствующим точкам (P1b, P2b) крепления в корпусе (30) транспортного средства, а на другом конце прикреплены с возможностью вращения к соответствующей точке (P1a, P2a) крепления в опорном бруске (22) гусеницы гусеничного узла (21), отличающееся тем, что устройство (S) подвески содержит средство (58) регулировки расстояния, которое выполнено с возможностью обеспечения одного или более из: изменения расстояния между указанными двумя точками (P1a, P2a) крепления в опорном бруске (22) гусеницы гусеничного узла (21); изменения расстояния между двумя точками (P1b, P2b) крепления в корпусе (30, 32; 30) транспортного средства; и изменения расстояния между точкой (P1b, P2b) крепления в корпусе (30, 32; 30) транспортного средства и точкой (P1a, P2a) крепления в опорном бруске (22) гусеницы гусеничного узла (21), по меньшей мере, одного из маятниковых рычагов (52, 54), для того, чтобы обеспечить наклонное движение гусеничного узла (21), включая указанные по меньшей мере одно ведущее колесо (24), натяжное колесо (23а) и множество ходовых колес (23), относительно корпуса транспортного средства в плоскости, проходящей в продольном направлении гусеничного узла (21) по существу перпендикулярно поперечному протяжению гусеничного узла (21).

2. Гусеничное транспортное средство по п. 1, отличающееся тем, что средство регулировки содержит конструкцию (58) кривошипа для, по меньшей мере, одного из маятниковых рычагов (52, 54) для обеспечения

изменения расстояния между точкой (P1b, P2b) крепления в корпусе транспортного средства и точкой (P1a, P2a) крепления в гусеничном узле указанного, по меньшей мере, одного из маятниковых рычагов (52, 54).

3. Гусеничное транспортное средство по п. 1 или 2, отличающееся тем, что средство регулировки содержит скользящую конструкцию, соединенную, по меньшей мере, с одной из указанных двух точек крепления в гусеничном узле для обеспечения изменения расстояния между указанными двумя точками крепления в гусеничном узле.

4. Гусеничное транспортное средство по п. 1 или 2, отличающееся тем, что средство регулировки содержит скользящую конструкцию, соединенную с, по меньшей мере, одной из указанных двух точек крепления в корпусе транспортного средства для обеспечения изменения расстояния между указанными двумя точками крепления в корпусе транспортного средства.

5. Гусеничное транспортное средство по любому предыдущему пункту, отличающееся тем, что устройство (S) подвески дополнительно содержит конструкцию (60) подвески для амортизации движения гусеничного узла (21) относительно корпуса (30, 32; 30) транспортного средства и/или для регулировки положения гусеничного узла (21) относительно корпуса транспортного средства (50).

6. Гусеничное транспортное средство по п. 5, отличающееся тем, что конструкция (60) подвески находится между корпусом (30, 32; 30) транспортного средства и, по меньшей мере, одним из двух маятниковых рычагов (52, 54) для амортизации движения указанного, по меньшей мере, одного маятникового рычага (52, 54) и/или регулировки положения указанного по меньшей мере одного маятникового рычага (52, 54) в указанной плоскости.

7. Гусеничное транспортное средство по п. 5 или 6, отличающееся тем, что конструкция (60) подвески содержит, по меньшей мере, один гидравлический цилиндр (62, 64).

8. Гусеничное транспортное средство по любому предыдущему пункту, отличающееся тем, что оно представляет собой шарнирно-сочлененное транспортное средство (10), содержащее первый блок (11) транспортного средства и второй блок (12) транспортного средства, шарнирно соединенный с первым блоком (11) транспортного средства посредством шарнирного соединения (Y), причем каждый из блоков (11, 12) транспортного средства содержит корпус (30, 32) транспортного средства и два гусеничных узла (21), соединенных с соответствующими сторонами корпуса (30, 32) транспортного средства посредством устройства (S) подвески.

9. Гусеничное транспортное средство по любому предыдущему пункту, отличающееся тем, что гусеничным транспортным средством (10) является лесозаготовительное транспортное средство.

10. Гусеничное транспортное средство по любому предыдущему пункту, отличающееся тем, что гусеничным транспортным средством (10) является форвардер».

Против выдачи данного патента, в соответствии с пунктом 2 статьи 1398 указанного выше Гражданского кодекса, было подано возражение, мотивированное несоответствием изобретения по оспариваемому патенту условиям патентоспособности «новизна» и «изобретательский уровень».

В подтверждение указанных доводов к возражению приложены копии следующих источников информации:

- FR 2818606 A1, опубл. 28.06.2002 (далее - [1]);
- WO 2014/182235 A1, опубл. 13.11.2014 (далее - [2]);
- JP 2002205667 A2, опубл. 23.07.2002 (далее - [3]);
- US 2967578, опубл. 10.01.1961 (далее - [4]);
- WO 2016/072914 A1, опубл. 12.05.2016 (далее - [5]);
- JP 9 154310 A, опубл. 17.06.1997 (далее - [6]);
- JP 2011156975 A2, опубл. 18.08.2011 (далее - [7]);
- US 2016/0318565 A1, опубл. 03.11.2016 (далее - [8]).

В возражении также отмечено, что признаки зависимых пунктов 2-10 формулы оспариваемого патента также известны из патентных документов [1] - [8].

Стороны спора в установленном порядке были уведомлены о дате, времени и месте проведения заседания коллегии, при этом для них была осуществлена возможность ознакомления с материалами, представленными в процессе рассмотрения возражения, размещенными на официальном сайте «<https://www.fips.ru/>».

Ознакомившись с материалами возражения патентообладатель 02.12.2021 представил отзыв на возражение.

В отзыве патентообладатель не соглашается с доводами возражения.

Кроме того, вместе с отзывом, патентообладателем представлена скорректированная редакция формулы оспариваемого патента.

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

С учетом даты подачи заявки (09.11.2017), по которой выдан оспариваемый патент, правовая база для оценки патентоспособности изобретения по указанному патенту включает Кодекс, Правила составления, подачи и рассмотрения документов, являющихся основанием для совершения юридически значимых действий по государственной регистрации изобретений (далее – Правила ИЗ), Требования к документам заявки на выдачу патента на изобретение (далее – Требования ИЗ) и Порядок проведения информационного поиска при проведении экспертизы по существу по заявке на выдачу патента на изобретение и представления отчета о нем (далее – Порядок ИЗ), утвержденные приказом Министерства экономического развития Российской Федерации от 25.05.2016 № 316, зарегистрированным в Минюсте Российской Федерации 11 июля 2016 г., рег. № 42800.

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

В соответствии с пунктом 2 статьи 1350 Кодекса изобретение является новым, если оно не известно из уровня техники. 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.

В соответствии с пунктом 2 статьи 1378 Кодекса дополнительные материалы изменяют заявку на изобретение или полезную модель по существу в одном из следующих случаев, если они содержат:

- иное изобретение, не удовлетворяющее требованию единства изобретения в отношении изобретения или группы изобретений, принятых к рассмотрению, либо иную полезную модель;

- признаки, которые подлежат включению в формулу изобретения или полезной модели и не были раскрыты в документах заявки, предусмотренных подпунктами 1 - 4 пункта 2 статьи 1375 или подпунктами 1 - 4 пункта 2 статьи 1376 настоящего Кодекса и представленных на дату подачи заявки;

- указание на технический результат, который обеспечивается изобретением или полезной моделью и не связан с техническим результатом, содержащимся в тех же документах.

Согласно пункту 70 Правил ИЗ изобретение признается новым, если установлено, что совокупность признаков изобретения, представленных в независимом пункте формулы изобретения, не известна из сведений, ставших общедоступными в мире до даты приоритета изобретения.

В соответствии с пунктом 75 Правил ИЗ изобретение признается имеющим изобретательский уровень, если установлено, что оно для специалиста явным образом не следует из уровня техники. 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 76 Правил ИЗ проверка изобретательского уровня изобретения может быть выполнена по следующей схеме: определение наиболее близкого аналога изобретения в соответствии с пунктом 35 Требований ИЗ к документам заявки; 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 заявленного изобретения; анализ уровня техники в целях 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 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.

В соответствии с пунктом 81 Правил ИЗ в случае наличия в формуле изобретения признаков, в отношении которых заявителем не определен технический результат, или в случае, когда установлено, что указанный заявителем технический результат не достигается, подтверждения известности влияния таких отличительных признаков на технический результат не требуется.

Согласно пункту 35 Требований ИЗ в качестве наиболее близкого к изобретению аналога указывается тот, которому присуща совокупность

признаков, наиболее близкая к совокупности существенных признаков изобретения.

В соответствии с пунктом 12 Порядка ИЗ датой, определяющей включение источника информации в уровень техники, для опубликованных патентных документов является указанная на них дата опубликования; для технических регламентов, государственных стандартов Российской Федерации, национальных стандартов Российской Федерации – дата их официального опубликования.

В соответствии с пунктом 40 Правил ППС, в рамках рассмотрения спора правообладатель вправе ходатайствовать с представлением материалов об изменении предоставленного патентом объема правовой охраны при условии, что это не повлечет расширения объема правовой охраны. Указанные ходатайства могут быть поданы, если испрашиваемые изменения устраняют причины, которые должны повлечь признание предоставления правовой охраны результатам интеллектуальной деятельности недействительным либо в случае если без внесения соответствующих изменений предоставление правовой охраны должно быть признано недействительным полностью, а при их внесении – частично.

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

Патентный документ [1] опубликован ранее даты приоритета изобретения по оспариваемому патенту, т.е. может быть включен в уровень техники для целей проверки ее соответствия условию патентоспособности «новизна».

При этом в патентном документе [1] охарактеризована конструкция гусеничного транспортного средства, содержащего корпус транспортного средства, по меньшей мере, один гусеничный узел и устройство подвески для соединения гусеничного узла с корпусом гусеничного транспортного

средства, причем гусеничный узел содержит опорный брус гусеницы, множество ходовых колес, по меньшей мере, одно ведущее колесо, натяжное колесо и гусеничную ленту, при этом опорный брус гусеницы выполнен с возможностью поддержки указанных, по меньшей мере, одного ведущего колеса, натяжного колеса и множества ходовых колес, причем гусеничная лента расположена вокруг указанных по меньшей мере, одного ведущего колеса, натяжного колеса и множества ходовых колес, при этом устройство подвески содержит два маятниковых рычага, которые на одном конце прикреплены с возможностью вращения к соответствующим точкам крепления в корпусе транспортного средства, а на другом конце прикреплены с возможностью вращения к соответствующей точке крепления в опорном брус гусеницы гусеничного узла, при этом устройство подвески содержит средство регулировки расстояния, которое выполнено с возможностью обеспечения одного или более из: изменения расстояния между указанными двумя точками крепления в опорном брус гусеницы гусеничного узла; изменения расстояния между двумя точками крепления в корпусе транспортного средства; и изменения расстояния между точкой крепления в корпусе транспортного средства и точкой крепления в опорном брус гусеницы гусеничного узла, по меньшей мере, одного из маятниковых рычагов, для того, чтобы обеспечить наклонное движение гусеничного узла, включая указанные по меньшей мере одно ведущее колесо, натяжное колесо и множество ходовых колес, относительно корпуса транспортного средства в плоскости, проходящей в продольном направлении гусеничного узла по существу перпендикулярно поперечному протяжению гусеничного узла (см. стр. 7, 9-11, фиг.4-5).

Вышесказанное обуславливает вывод о том, что материалы возражения содержат сведения, подтверждающие известность технического средства, для которого были бы характерны все признаки независимого пункта 1 формулы изобретения по оспариваемому патенту.

Следовательно, можно констатировать, что независимый пункт 1

формулы изобретения по оспариваемому патенту не соответствует условию патентоспособности «новизна» (п. 1 ст. 1350 Кодекса и пункт 70 Правил ИЗ).

В отношении доводов возражения о несоответствии оспариваемого патента условию патентоспособности «изобретательский уровень» следует отметить, что необходимость их анализа в данном заключении отсутствует в связи с вышеуказанным выводом.

Вместе с тем, с отзывом от 02.12.2021, патентообладателем для уточнения объема правовой охраны была представлена формула, скорректированная путем внесения в независимый пункт 1 признаков зависимых пунктов 3-4 формулы (см. пункт 40 Правил ППС).

Содержание данной формулы было проанализировано коллегией.

Из представленных лицом, подавшим возражение, источников информации [1] – [8] не следует известность признаков, внесенных в совокупность признаков независимого пункта 1 уточненной патентообладателем формулы, характеризующих наличие в средстве регулировки скользящей конструкции.

Таким образом, в формулу изобретения по оспариваемому патенту патентообладателем были внесены изменения, устраняющие причины, послужившие основанием для вывода о несоответствии рассматриваемого объекта условию патентоспособности (см. пункт 40 Правил ППС).

В процессе делопроизводства по возражению материалы дела направлялись на проведение дополнительного информационного поиска, однако по его результатам не было представлено источников информации, из которых были бы известны указанные выше внесенные признаки независимого пункта уточненной формулы изобретения по оспариваемому патенту.

Участники спора, в установленном порядке, с помощью публикации на официальном сайте «<https://www.fips.ru/>», были ознакомлены с указанными материалами, представленными по результатам проведения

информационного поиска. Следует отметить, что своего мнения, в отношении указанного в заключении вывода, стороны не представили.

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

удовлетворить возражение, поступившее 15.10.2021, патент Российской Федерации на изобретение № 2749541 признать недействительным частично и выдать новый патент на изобретение с формулой, представленной 02.12.2021.

(21) 2019118651/11

(51) МПК

B62D 55/104 (2006.01)

B62D 55/116 (2006.01)

(57) 1. Гусеничное транспортное средство (10; 11), содержащее корпус (30, 32; 30) транспортного средства, по меньшей мере, один гусеничный узел (21) и устройство (S) подвески для соединения гусеничного узла (21) с корпусом (30, 32; 30) гусеничного транспортного средства (10; 11), причем гусеничный узел (21) содержит опорный брус (22) гусеницы, множество ходовых колес (23), по меньшей мере, одно ведущее колесо (24), натяжное колесо (23а) и гусеничную ленту (25), при этом опорный брус (22) гусеницы выполнен с возможностью поддержки указанных, по меньшей мере, одного ведущего колеса (24), натяжного колеса (23а) и множества ходовых колес (23), причем гусеничная лента расположена вокруг указанных по меньшей мере, одного ведущего колеса (24), натяжного колеса (23а) и множества ходовых колес (23), при этом устройство (S) подвески содержит два маятниковых рычага (52, 54), которые на одном конце прикреплены с возможностью вращения к соответствующим точкам (P1b, P2b) крепления в корпусе (30) транспортного средства, а на другом конце прикреплены с возможностью вращения к соответствующей точке (P1a, P2a) крепления в опорном брус (22) гусеницы гусеничного узла (21), отличающееся тем, что устройство (S) подвески содержит средство (58) регулировки расстояния, которое выполнено с возможностью обеспечения каждого из:

- изменения расстояния между указанными двумя точками (P1a, P2a) крепления в опорном брус (22) гусеницы гусеничного узла (21);
- изменения расстояния между двумя точками (P1b, P2b) крепления в корпусе (30, 32; 30) транспортного средства; и

- изменения расстояния между точкой (P1b, P2b) крепления в корпусе (30, 32; 30) транспортного средства и точкой (P1a, P2a) крепления в опорном бруске (22) гусеницы гусеничного узла (21), по меньшей мере, одного из маятниковых рычагов (52, 54), для того, чтобы обеспечить наклонное движение гусеничного узла (21), включая указанные по меньшей мере одно ведущее колесо (24), натяжное колесо (23a) и множество ходовых колес (23), относительно корпуса транспортного средства в плоскости, проходящей в продольном направлении гусеничного узла (21) по существу перпендикулярно поперечному протяжению гусеничного узла (21), причем средство содержит:

- скользящую конструкцию, соединенную, по меньшей мере, с одной из указанных двух точек крепления в гусеничном узле для обеспечения изменения расстояния между указанными двумя точками крепления в гусеничном узле, и

- скользящую конструкцию, соединенную с, по меньшей мере, одной из указанных двух точек крепления в корпусе транспортного средства для обеспечения изменения расстояния между указанными двумя точками крепления в корпусе транспортного средства.

2. Гусеничное транспортное средство по п. 1, отличающееся тем, что средство регулировки содержит конструкцию (58) кривошипа для, по меньшей мере, одного из маятниковых рычагов (52, 54) для обеспечения изменения расстояния между точкой (P1b, P2b) крепления в корпусе транспортного средства и точкой (P1a, P2a) крепления в гусеничном узле указанного, по меньшей мере, одного из маятниковых рычагов (52, 54).

3. Гусеничное транспортное средство по любому предыдущему пункту, отличающееся тем, что устройство (S) подвески дополнительно содержит конструкцию (60) подвески для амортизации движения гусеничного узла (21) относительно корпуса (30, 32; 30) транспортного средства и/или для регулировки положения гусеничного узла (21) относительно корпуса транспортного средства (50).

4. Гусеничное транспортное средство по п. 5, отличающееся тем, что конструкция (60) подвески находится между корпусом (30, 32; 30) транспортного средства и, по меньшей мере, одним из двух маятниковых рычагов (52, 54) для амортизации движения указанного, по меньшей мере, одного маятникового рычага (52, 54) и/или регулировки положения указанного по меньшей мере одного маятникового рычага (52, 54) в указанной плоскости.

5. Гусеничное транспортное средство по п. 5 или 6, отличающееся тем, что конструкция (60) подвески содержит, по меньшей мере, один гидравлический цилиндр (62, 64).

6. Гусеничное транспортное средство по любому предыдущему пункту, отличающееся тем, что оно представляет собой шарнирно-сочлененное транспортное средство (10), содержащее первый блок (11) транспортного средства и второй блок (12) транспортного средства, шарнирно соединенный с первым блоком (11) транспортного средства посредством шарнирного соединения (Y), причем каждый из блоков (11, 12) транспортного средства содержит корпус (30, 32) транспортного средства и два гусеничных узла (21), соединенных с соответствующими сторонами корпуса (30, 32) транспортного средства посредством устройства (S) подвески.

7. Гусеничное транспортное средство по любому предыдущему пункту, отличающееся тем, что гусеничным транспортным средством (10) является лесозаготовительное транспортное средство.

8. Гусеничное транспортное средство по любому предыдущему пункту, отличающееся тем, что гусеничным транспортным средством (10) является форвардер.

- (56) FR 2 818 606 A1, 28.06.2002;
- JP 2011 156 975 A2, 18.08.2011;
- US 2016/0318565 A1, 03.11.2016;
- WO 2014/182235 A1, 13.11.2014.