

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 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 30.04.2020г. №644/261, зарегистрированным в Министерстве юстиции Российской Федерации 25.08.2020 № 59454 (далее – Правила ППС), рассмотрела возражение АО “Центр ПИК” (далее – лицо, подавшее возражение), поступившее 06.08.2021, 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 “изобретательский уровень”.

В подтверждение несоответствия изобретения по оспариваемому патенту условию патентоспособности “изобретательский уровень”, к возражению приложены копии следующих материалов:

- патентный документ RU 2176107 C1, опубл. 20.11.2001 (далее – [1]);
- патентный документ EP 0465456 A1, опубл. 08.01.1992 (далее – [2]);
- патентный документ RU 75489 U1, опубл. 10.08.2008 (далее – [3]);
- Абрамов А.А., Воробьева М.В., “Анализ методов тарифного ценообразования на рынке пассажирских перевозок”, “Перспективы науки”, №2(02), 2009, стр. 64-74 (далее – [4]);

- Степанова Е.С., “К вопросу о совершенствовании методики формирования тарифов в пригородном сообщении”, “Вестник Уральского государственного университета путей сообщения”, №4(24), 2014, стр. 104-109 (далее – [5]);
- статья “Метро делят на зоны”, “Комсомольская правда. Московский выпуск”, 11.09.2002 (далее – [6]);
- статья “Метро уходит в зону”, “Московский комсомолец”, 07.10.2002 (далее – [7]);
- Стринковская А.С., “Цены и ценообразование на транспорте. Учебное пособие”, Омск, СибАДИ, 2010, стр. 110, 111, 116, 121 – статья “Метро уходит в зону”, “Московский комсомолец”, 01.10.2002 (далее – [8]);
- патентный документ RU 18457 U1, опубл. 20.06.2001 (далее – [9]);
- патентный документ RU 58756 U1, опубл. 27.11.2006 (далее – [10]);
- Гуц Ю.И., “Управление городским транспортом. Учебное пособие”, Санкт-Петербург, Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, 2005, стр. 109 (далее – [11]);
- Петров А.И., Игнатьев В.А., “Дифференцированные тарифы на городском общественном транспорте. Мировой опыт и возможность его использования в российских условиях”, “Транспорт Урала”, №3(38), 2013, стр. 46-52 (далее – [12]);
- Моисеева М.А., Фадеев Д.С., “Системы тарификации оплаты проезда на городском пассажирском транспорте”, “Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук”, №6-1, 2015, стр. 86-91 (далее – [13]);
- Галкин А.Г. и др., “ВСМ-2 как мультипликативный фактор развития Уральского региона”, “Инновационный транспорт”, №2(12), апрель 2014 (далее – [14]);
- Воробьева М.В., “Эффективность тарифных систем пассажирского транспорта в России и зарубежных странах”, “Практический маркетинг”, №6(100), 2005, стр. 41-45 (далее – [15]);

– государственная регистрация программы для ЭВМ RU 2015611260, опубл. 20.02.2015 (далее – [16]);

– “Правила перевозок пассажиров и багажа по железным дорогам Союза ССР (Тарифное руководство № 5)” (ред. от 25.05.2001), §162 (далее – [17]);

– патентный документ ЕА 013808 В1, опубл. 30.08.2010 (далее – [18]);

– Гарюгин В.А., “Петербургский метрополитен”, “Метро и тоннели”, №2, 2012, стр. 10-14 (далее – [19]);

– патентный документ RU 2583703 С2, опубл. 10.05.2016 (далее – [20]);

– патентный документ RU 156448 U1, опубл. 10.11.2015 (далее – [21]);

– патентный документ RU 2437212 С2, опубл. 20.12.2011 (далее – [22]);

– патентный документ RU 2380756 С2, опубл. 27.01.2010 (далее – [23]);

– патентный документ RU 2378700 С2, опубл. 10.01.2010 (далее – [24]);

– патентный документ RU 2006112209, опубл. 12.04.2006 (далее – [25]);

– патентный документ RU 2384883 С2, опубл. 20.03.2010 (далее – [26]);

– Виноградов В.В. и др., “Толковый словарь русского языка”, т. 1, М.: “Русские словари”, 1994 (далее – [27]);

– Лопатин В.В., Лопатина Л.Е., “Малый толковый словарь русского языка”, 2-е издание, стереотипное, Москва, “Русский язык”, 1993, стр. 232, 464 (далее – [28]).

Материалы возражения в установленном порядке были направлены в адрес патентообладателя.

В своем отзыве по мотивам возражения, поступившем 13.10.2021, патентообладатель не согласился с доводами возражения, отметив, что: “Лицо, подавшее возражение, рассматривает функции, выполняемые комплексами, в отрыве от самих комплексов и полностью игнорирует охарактеризованное в формуле... распределение функций между центральным и станционным комплексами и взаимодействие между ними. Лицо, подавшее возражение, дает ссылки на известность центрального комплекса из одного источника информации, а ссылки на выполняемые им функции из другого источника информации (где они выполняются другим конструктивным элементом). Так же лицо, подавшее

Возражение, анализирует и функции, выполняемые станционным комплексом. В то же время в патенте... показана единая система, включающая центральный комплекс и станционные комплексы, причем каждый комплекс выполняет четко определенные функции, взаимодействие между центральным комплексом и станционными комплексами при выполнении этих функций характеризуется также определенным образом, что и отражено в формуле изобретения к патенту... Выполнение единой автоматизированной системы с разделением функций между комплексами определенным образом, с выполнением взаимодействия между комплексами определенным образом позволяет достичь технического результата, указанного в патенте... создание автоматизированной системы оплаты проезда с обеспечением возможности дифференцированной оплаты проезда с увеличением количества учитываемых характеристик, обеспечить более справедливую оплату проезда для конкретного пассажира, уменьшить финансовые потери перевозчика.”

К отзыву приложены следующие материалы:

- письменные объяснения Роспатента по делу №СИП-1011/2019 (далее – [29]).

На заседании коллегии, состоявшемся 21.12.2021, лицом, подавшим возражение, представлены следующие материалы:

- решение Суда по интеллектуальным правам от 09.12.2021 по делу №СИП-1011/2019 (далее – [30]).

На заседании коллегии от 03.06.2022 лицом, подавшим возражение, представлено дополнение к возражению. К дополнению приложены следующие материалы:

- Федоров В.А., “Современные проблемы формирования тарифов на проезд в городском пассажирском транспорте и пути их решения”, “Вестник гражданских инженеров”, №6(41), 2013, стр. 217-225 (далее – [31]);

- Королев А.В., “Дифференцированная оплата проезда как фактор роста окупаемости пассажирских перевозок”, “Экономика, моделирование, прогнозирование”, №7, 2013, стр. 64-69 (далее – [32]).

На заседании коллегии от 18.07.2022 лицом, подавшим возражение, представлено дополнение к возражению.

Доводы, изложенные в данных дополнениях, по существу повторяют доводы, изложенные в возражении.

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 2 статьи 1350 Кодекса изобретение имеет изобретательский уровень, если для специалиста оно явным образом не следует из уровня техники. Уровень техники включает любые сведения, ставшие общедоступными в мире до даты приоритета изобретения.

В соответствии с пунктом 10.7.4.2 Регламента в качестве аналога изобретения указывается средство того же назначения, известное из сведений, ставших общедоступными до даты приоритета изобретения.

В соответствии с подпунктом (2) пункта 24.5.3 Регламента проверка изобретательского уровня может быть выполнена по следующей схеме:

определение наиболее близкого аналога в соответствии с пунктом 10.7.4.2 Регламента;

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;

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

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

для опубликованных патентных документов – указанная на них дата опубликования;

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;

технических регламентов, государственных стандартов Российской Федерации, национальных стандартов Российской Федерации – дата их официального опубликования;

технических условий, стандартов отрасли, стандартов предприятий, стандартов организаций, стандартов научно-технических инженерных обществ и других общественных объединений, с которыми возможно ознакомление – документально подтвержденная дата, с которой такое ознакомление стало возможным.

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 “изобретательский уровень”, установлено следующее.

Дата публикации патентного документа [20] 10.05.2016, т.е. после даты приоритета изобретения по оспариваемому патенту (18.04.2016). Таким образом, сведения, содержащиеся в данном патентном документе, не могут быть включены в уровень техники в целях оценки соответствия изобретения по оспариваемому патенту условию патентоспособности “изобретательский уровень”.

Патентные документы [1] – [3], [9] – [10], [18], [21] – [26] опубликованы до даты приоритета изобретения по оспариваемому патенту. Таким образом, сведения, содержащиеся в данных патентных документах, могут быть включены в уровень техники в целях оценки соответствия изобретения по оспариваемому патенту условию патентоспособности “изобретательский уровень”.

Источник информации [16] опубликован до даты приоритета изобретения по оспариваемому патенту. Таким образом, сведения, содержащиеся в данном источнике информации, могут быть включены в уровень техники в целях оценки соответствия изобретения по оспариваемому патенту условию патентоспособности “изобретательский уровень”.

Дата публикации печатных изданий [4] – [8], [11] – [15], [19], [31] – [32] ранее даты приоритета изобретения по оспариваемому патенту. Таким образом, сведения, содержащиеся в данных источниках информации, могут быть включены в уровень техники в целях оценки соответствия изобретения по оспариваемому патенту условию патентоспособности “изобретательский уровень”.

Что касается тарифного руководства [17], то здесь необходимо отметить следующее.

Лицом, подавшим возражение, не представлены какие-либо сведения, подтверждающие общедоступность тарифного руководства [17] до даты приоритета изобретения по оспариваемому патенту.

Таким образом, тарифное руководство [17] не может быть включено в уровень техники в целях оценки соответствия изобретения по оспариваемому патенту условию патентоспособности “изобретательский уровень”.

Как следует из материалов возражения, ближайшим аналогом изобретения по оспариваемому патенту лицо, подавшее возражение, считает решение, раскрытое в патентном документе [1].

Из патентного документа [1] известна автоматизированная система оплаты проезда и контроля проездных документов (средство того же назначения, что и в решении по оспариваемому патенту), включающая следующие признаки решения по оспариваемому патенту (формула патентного документа [1]):

- наличие центрального комплекса управления (центральный комплекс 1; фигура, формула, стр. 3 описания патентного документа [1]);
- наличие множества станционных комплексов управления (станционный комплекс 2; фигура, формула, стр. 4 описания патентного документа [1]);
- станционный комплекс управления содержит множество пунктов оплаты проездных документов (пункт оплаты проездных документов 13; фигура, формула, стр. 4 описания патентного документа [1]);
- станционный комплекс управления содержит множество входных пунктов контроля проездных документов (входной пункт контроля проездных документов 15; фигура, формула, стр. 4 описания патентного документа [1]);
- станционный комплекс управления содержит множество выходных пунктов контроля проездных документов (выходной пункт контроля проездных документов 16; фигура, формула, стр. 4 описания патентного документа [1]);
- центральный комплекс выполнен с возможностью формирования характеристик проездных документов и соответствующих цен проездных документов (формула, стр. 4 описания патентного документа [1]);
- центральный комплекс выполнен с возможностью формирования дополнительных характеристик проездных документов (формула, стр. 4 описания патентного документа [1]);

- дополнительные характеристики проездных документов включают, в том числе, временные суточные интервалы поездки для каждого станционного комплекса (формула, стр. 4 описания патентного документа [1]);

- центральный комплекс выполнен с возможностью формирования дифференцированных цен проездных документов, соответствующих дополнительным характеристикам проездных документов для каждого станционного комплекса (формула патентного документа [1]);

- центральный комплекс выполнен с возможностью передачи сформированных дифференцированных цен проездных документов в станционные комплексы (центральный комплекс формирует дифференцированные цены проездных документов и передает данные в станционные комплексы, выполненные с возможностью продажи в пунктах оплаты по ценам, сформированным в центральном комплексе; формула, стр. 4 описания патентного документа [1]);

- центральный комплекс выполнен с возможностью получения, обработки и хранения данных о проездных документах от станционных комплексов, в том числе данных о проездных документах, проданных по дифференцированным ценам (формула патентного документа [1]);

- центральный комплекс выполнен с возможностью анализа этих данных и формирования данных о просроченных, утративших платежный ресурс и фальшивых проездных документах (формула патентного документа [1]);

- каждый станционный комплекс выполнен с возможностью обмена данными с центральным комплексом, хранения и использования данных центрального комплекса (формула, стр. 4 описания патентного документа [1]);

- каждый станционный комплекс выполнен с возможностью фиксации в памяти проездных документов в пунктах оплаты основных и дополнительных характеристик (формула патентного документа [1]);

- дополнительные характеристики включают, в том числе, временные суточные интервалы поездки (формула, стр. 4 описания патентного документа [1]);

- каждый станционный комплекс выполнен с возможностью продажи проездных документов в пунктах оплаты по ценам, дифференцированным в центральном комплексе (формула патентного документа [1]);

- каждый станционный комплекс выполнен с возможностью формирования данных о проездных документах, проданных по дифференцированным ценам (формула патентного документа [1]);

- каждый станционный комплекс выполнен с возможностью получения и обработки данных проверки и регистрации основных и дополнительных характеристик проездных документов во входных пунктах контроля и управления работой входных пунктов (формула, стр. 4 описания патентного документа [1]);

- каждый станционный комплекс выполнен с возможностью получения и обработки данных проверки и регистрации основных и дополнительных характеристик проездных документов в выходных пунктах контроля (формула, стр. 4 описания патентного документа [1]);

- каждый станционный комплекс выполнен с возможностью управления работой выходных пунктов контроля (блок 14 управления оператора, входящий в состав станционного комплекса, осуществляет контроль за работой пунктов станционного комплекса, в том числе, за работой выходных пунктов контроля проездных документов 16; фиг., стр. 4 описания патентного документа [1]).

Отличием решения по оспариваемому патенту от известного из патентного документа [1] является то, 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 (в решении по патентному документу [1] центральный комплекс формирует маршрутные схемы, соответствующие зональному делению транспортной сети (количество зон следования пассажира), а не от фиксированных начальных станций до фиксированных конечных станций);

- центральный комплекс выполнен с возможностью формирования для каждой станции транспортной сети маршрутных схем длительности поездки, содержащих лимиты времени на совершение поездок от фиксированных

начальных станций до фиксированных конечных станций (в решении по патентному документу [1] отсутствуют сведения о маршрутных схемах, каким-либо образом учитывающих длительность поездки; необходимо обратить внимание на некорректное использование признака “длительность маршрута” на стр. 5 описания патентного документа [1] – в данном патентном документе под длительностью маршрута понимается количество зон проезда);

- центральный комплекс выполнен с возможностью формирования дополнительных характеристик проездных документов, включающих фиксированную дальность поездки, содержащую фиксированные начальную и конечную станции (в решении по патентному документу [1] отсутствуют сведения о дополнительных характеристиках проездных документов, включающих фиксированную дальность поездки, содержащую фиксированные начальную и конечную станции);

- центральный комплекс выполнен с возможностью формирования дополнительных характеристик проездных документов, включающих день недели поездки (в решении по патентному документу [1] отсутствуют сведения о дополнительных характеристиках проездных документов, включающих день недели поездки);

- центральный комплекс выполнен с возможностью формирования для каждого станционного комплекса дифференцированных цен проездных документов, соответствующих дополнительным характеристикам проездных документов, включающих фиксированную дальность поездки (в решении по патентному документу [1] отсутствуют сведения о дополнительных характеристиках проездных документов, включающих фиксированную дальность поездки);

- центральный комплекс выполнен с возможностью формирования для каждого станционного комплекса дифференцированных цен проездных документов, соответствующих дополнительным характеристикам проездных документов, включающих день недели поездки (в решении по патентному документу [1] отсутствуют сведения о дополнительных характеристиках проездных документов, включающих день недели поездки);

- центральный комплекс выполнен с возможностью формирования для каждого станционного комплекса дифференцированных цен за превышение сформированной в маршрутной схеме длительности поездки (в решении по патентному документу [1] отсутствуют сведения о дифференцированных ценах за превышение сформированной в маршрутной схеме длительности поездки);

- центральный комплекс выполнен с возможностью получения от станционных комплексов и обработки данных о доплатах за совершенные поездки, превышающие фиксированную дальность поездки (в решении по патентному документу [1] отсутствуют сведения о данных о доплатах за совершенные поездки, превышающие фиксированную дальность поездки);

- центральный комплекс выполнен с возможностью получения от станционных комплексов и обработки данных о доплатах за совершенные поездки, превышающие сформированную в маршрутной схеме длительность поездки (в решении по патентному документу [1] отсутствуют сведения о данных о доплатах за совершенные поездки, превышающие сформированную в маршрутной схеме длительность поездки);

- центральный комплекс выполнен с возможностью расчета стоимости совершенной поездки при безналичной оплате проезда (в решении по патентному документу [1] отсутствуют сведения о безналичной оплате проезда);

- каждый станционный комплекс выполнен с возможностью регистрации в выходных пунктах контроля дополнительных характеристик проездных документов, соответствующих фиксированной дальности поездки (в решении по патентному документу [1] отсутствуют сведения о дополнительных характеристиках проездных документов, соответствующих фиксированной дальности поездки);

- каждый станционный комплекс выполнен с возможностью регистрации в выходных пунктах контроля дополнительных характеристик проездных документов, соответствующих дню недели поездки (в решении по патентному документу [1] отсутствуют сведения о дополнительных характеристиках проездных документов, соответствующих дню недели поездки);

- каждый станционный комплекс выполнен с возможностью регистрации в выходных пунктах контроля характеристик фактической поездки, включающих фактическую дальность поездки, содержащую фиксированную начальную станцию и фактическую конечную станцию (в решении по патентному документу [1] отсутствуют сведения о характеристиках фактической поездки, включающих фактическую дальность поездки, содержащую фиксированную начальную станцию и фактическую конечную станцию);

- каждый станционный комплекс выполнен с возможностью регистрации в выходных пунктах контроля характеристик фактической поездки, включающих данные об интенсивности предыдущих поездок (в решении по патентному документу [1] отсутствуют сведения о характеристиках фактической поездки, включающих данные об интенсивности предыдущих поездок);

- каждый станционный комплекс выполнен с возможностью регистрации в выходных пунктах контроля характеристик фактической поездки, включающих фактическую длительность поездки, содержащую время начала и время окончания фактической поездки (в решении по патентному документу [1] отсутствуют сведения о характеристиках фактической поездки, включающих фактическую длительность поездки, содержащую время начала и время окончания фактической поездки);

- каждый станционный комплекс выполнен с возможностью проверки в выходных пунктах контроля соответствия характеристик фактической поездки дополнительным характеристикам проездных документов и сформированной в маршрутной схеме длительности поездки (в решении по патентному документу [1] отсутствуют сведения о сформированной в маршрутной схеме длительности поездки);

- каждый станционный комплекс выполнен с возможностью расчета в выходных пунктах контроля стоимости фактической поездки при наличной оплате проезда (в решении по патентному документу [1] отсутствуют сведения о расчете в выходных пунктах контроля стоимости фактической поездки при наличной оплате проезда);

- каждый станционный комплекс выполнен с возможностью доплаты за совершенные поездки, превышающие фиксированную дальность поездки (в решении по патентному документу [1] отсутствуют сведения о доплате за совершенные поездки, превышающие фиксированную дальность поездки);

- каждый станционный комплекс выполнен с возможностью доплаты за совершенные поездки, превышающие сформированную в маршрутной схеме длительность поездки (в решении по патентному документу [1] отсутствуют сведения о доплате за совершенные поездки, превышающие сформированную в маршрутной схеме длительность поездки);

- каждый станционный комплекс выполнен с возможностью предоставления льготного бонуса по оплате проезда в зависимости от зарегистрированных в выходных пунктах контроля данных об интенсивности предыдущих поездок (в решении по патентному документу [1] отсутствуют сведения о предоставлении льготного бонуса по оплате проезда в зависимости от зарегистрированных в выходных пунктах контроля данных об интенсивности предыдущих поездок);

- каждый станционный комплекс выполнен с возможностью учета при формировании дифференцированных цен проездных документов льготных коэффициентов для пассажиров, имеющих льготу по оплате проезда (в решении по патентному документу [1] отсутствуют сведения об учете при формировании дифференцированных цен проездных документов льготных коэффициентов для пассажиров, имеющих льготу по оплате проезда).

Следует отметить, что ни одному из технических решений, раскрытых в приведенных в возражении источниках информации [1] – [16], [18], [19], [21] – [26], [31] – [32] не присущи следующие признаки изобретения по оспариваемому патенту:

1. “центральный комплекс выполнен с возможностью формирования для каждой станции транспортной сети маршрутных схем длительности поездки, содержащих лимиты времени на совершение поездок от фиксированных начальных станций до фиксированных конечных станций” (в частности, из патентного документа [1] известен центральный комплекс, формирующий для

каждой станции транспортной сети маршрутные схемы; в частности, из источников информации [12], [15], [31] известны маршрутные схемы, содержащие временные ограничения на действие билета на проезд (лимиты времени на совершение поездок); при этом, из указанных в возражении источников информации не известны маршрутные схемы длительности поездки, содержащих лимиты времени на совершение поездок от фиксированных начальных станций до фиксированных конечных станций, и, соответственно, не известен центральный комплекс с такой функцией);

2. “центральный комплекс выполнен с возможностью формирования для каждого станционного комплекса дифференцированных цен за превышение сформированной в маршрутной схеме длительности поездки” (в частности, из патентного документа [1] известен центральный комплекс, формирующий для каждого станционного комплекса дифференцированные цены; при этом, из указанных источников информации не известны цены за превышение сформированной в маршрутной схеме длительности поездки, и, соответственно, не известен центральный комплекс, выполняющий такую функцию);

3. “центральный комплекс выполнен с возможностью получения от станционных комплексов и обработки данных о доплатах за сформированную в маршрутной схеме длительность поездки” (в частности, из патентного документа [1] известен центральный комплекс, получающий от станционных комплексов данные; при этом, из указанных источников информации не известны данные о доплатах за сформированную в маршрутной схеме длительность поездки, и, соответственно, не известен центральный комплекс с такой функцией);

4. “каждый станционный комплекс выполнен с возможностью доплаты в выходных пунктах контроля за совершенные поездки, превышающие сформированную в маршрутной схеме длительность поездки” (так, в частности, из патентного документа [1] известен станционный комплекс с выходными пунктами контроля; в источнике информации [6] указано на то, что при зональной оплате проезда “цена за билет должна учитывать... время в пути”, при этом не раскрыто, каким образом будет производиться данный учет и как будет взиматься оплата за превышение лимита времени; таким образом, в приведенных в

возражении источниках информации [1] – [16], [18], [19], [21] – [26], [31] – [32] не раскрыт станционный комплекс с такой функцией);

5. “каждый станционный комплекс выполнен с возможностью предоставления льготного бонуса по оплате проезда в зависимости от зарегистрированных в выходных пунктах контроля данных об интенсивности предыдущих поездок” (из патентного документа [1] известен станционный комплекс; в патентном документе [3] приведены сведения о “применении тарифов, регулируемых в зависимости от частоты и времени использования сети каждым пользователем”; однако, в приведенных в возражении источниках информации [1] – [16], [18], [19], [21] – [26], [31] – [32] не раскрыт станционный комплекс с функцией предоставления льготного бонуса по оплате проезда в зависимости от зарегистрированных в выходных пунктах контроля данных об интенсивности предыдущих поездок).

Следует отметить, что в источнике информации [17] вышеуказанные признаки также отсутствуют.

Необходимо при этом подчеркнуть, что согласно описанию оспариваемого патента, центральный комплекс содержит следующее оборудование, взаимодействующее через соответствующие шины связи: сервер управления работой автоматизированной системы и обработки данных, получаемых от станционных комплексов; блок памяти данных, получаемых от станционных комплексов; блок обмена данными центрального комплекса и станционных комплексов; блок памяти деления транспортной сети по дальности поездки; 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; блок памяти для каждой станции дифференцированных цен проездных документов, соответствующих дополнительным характеристикам проездных документов; блок памяти льготных коэффициентов для формирования

дифференцированных цен проездных документов; сервер расчета стоимости фактической поездки; блок памяти льготных бонусов.

Каждый станционный комплекс содержит следующее оборудование, взаимодействующее через соответствующие шины связи: сервер управления станционным комплексом; множество пунктов оплаты проездных документов; множество входных пунктов контроля проездных документов; множество выходных пунктов контроля проездных документов; 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.

При этом, как указано в описании оспариваемого патента, центральный комплекс и станционные комплексы могут содержать любое другое известное оборудование, позволяющее выполнять различные функции центрального комплекса и станционных комплексов и содержащегося в них оборудования.

Таким образом, признаки “центральный комплекс” в группе признаков 1, 2, 3 и “станционный комплекс” в группе признаков 4, 5 характеризуют собой узлы автоматизированной системы оплаты проезда и контроля проездных документов по оспариваемому патенту. Такие признаки являются функционально самостоятельными признаками.

Группы признаков “выполнен с возможностью формирования для каждой станции транспортной сети маршрутных схем длительности поездки, содержащих лимиты времени на совершение поездок от фиксированных начальных станций до фиксированных конечных станций” (группа признаков 1), “выполнен с возможностью формирования для каждого станционного комплекса дифференцированных цен за превышение сформированной в маршрутной схеме длительности поездки” (группа признаков 2), “выполнен с возможностью получения от станционных комплексов и обработки данных о доплатах за сформированную в маршрутной схеме длительность поездки” (группа признаков 3), характеризующие “центральный комплекс” и группы признаков “выполнен с

возможностью доплаты в выходных пунктах контроля за совершенные поездки, превышающие сформированную в маршрутной схеме длительность поездки” (группа признаков 4), “выполнен с возможностью предоставления льготного бонуса по оплате проезда в зависимости от зарегистрированных в выходных пунктах контроля данных об интенсивности предыдущих поездок” (группа признаков 5) характеризуют функцию указанных комплексов (их свойства или возможности). Такие признаки не являются функционально самостоятельными.

Следовательно, такие признаки не могут рассматриваться отдельно от функционально самостоятельных признаков (характеризующих центральный и станционные комплексы), к которым они относятся.

Следует отметить, что именно такая совокупность отличительных признаков (выполнение центрального и станционного комплекса именно с такими функциями) обеспечивает достижение технических результатов, указанных в описании оспариваемого патента, заключающихся в создании дифференцированной оплаты проезда, позволяющей увеличить учитываемое количество характеристик маршрута движения конкретного пассажира и учитывать характеристики фактической поездки, что приближает оплату проезда конкретного пассажира к реальной стоимости проезда, снижает финансовые потери перевозчика и обеспечивает более справедливую оплату проезда каждому пассажиру.

Действительно, как указано в описании оспариваемого патента: “Дифференцирование цен за превышение сформированной в маршрутной схеме длительности поездки обеспечивает устранение финансовых потерь перевозчика в условиях бесплатной пересадки между прямым и обратным направлением движения транспорта. Возможность доплаты за совершенные поездки, превышающие... сформированную в маршрутной схеме длительность поездки, позволяет снизить потери перевозчика от оплаты проезда, не соответствующей характеристикам маршрута движения каждого пассажира. Дифференцирование цен путем предоставления льготного бонуса по оплате проезда в зависимости от интенсивности предыдущих поездок позволяет увеличить интенсивность поездок пассажиров и привлекать новых пассажиров, например, с небольшим

материальным достатком, что позволяет повысить доходы перевозчика и снижает расходы пассажиров, регулярно пользующихся данным транспортом. Дифференцирование цен с учетом льготных коэффициентов для пассажиров, имеющих льготу по оплате проезда, позволяет реализовать меры по социальной поддержке малоимущих граждан.”

В приведенных в возражении источниках информации отсутствуют сведения о центральном и станционных комплексах, имеющих именно такие функции, как в приведенных выше группах признаков 1-5.

Следовательно, в возражении не представлены источники информации, в совокупности содержащие сведения о всех признаках, содержащихся в независимом пункте формулы изобретения по оспариваемому патенту.

В связи с тем, что из приведенных в возражении источников информации [1] – [16], [18], [19], [21] – [26], [31] – [32] не известны все признаки формулы изобретения по оспариваемому патенту, анализ данных источников информации с целью подтверждения известности влияния признаков, совпадающих с отличительными признаками изобретения по оспариваемому патенту, на технический результат не проводился.

Источники информации [27], [28] приведены в возражении для разъяснения значения некоторых терминов.

Источник информации [29] приведен патентообладателем в подтверждение своего довода о том, что группы признаков 1-5 не подлежат дроблению на составные части с целью их дальнейшего поиска в противопоставленных источниках информации и компиляции найденных частей в связи с тем, что каждая из указанных групп признаков включает в себя функционально несамостоятельные части и может рассматриваться только целиком. При этом в решении Суда по интеллектуальным правам [30] отсутствует проверка обоснованности указанного довода.

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 “изобретательский уровень”.

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

отказать в удовлетворении возражения, поступившего 06.08.2021, патент Российской Федерации на изобретение № 2620724 оставить в силе.