

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 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», 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 апреля 2020 г. № 644/261, зарегистрированным в Министерстве юстиции Российской Федерации 25.08.2020, регистрационный № 59454 (далее Правила ППС), рассмотрела возражение ООО «Всесоюзный научно-исследовательский центр транспортных технологий» (далее – лицо, подавшее возражение), поступившее 16.09.2021, против выдачи патента Российской Федерации на полезную модель № 158625, при этом установлено следующее.

Патент Российской Федерации на полезную модель № 158625 «Полувагон» выдан по заявке № 2015118043 с приоритетом от 14.05.2015. Обладателем исключительного права на данный патент является ООО "Сибирское Патентное Бюро" (далее – патентообладатель). Патент действует со следующей формулой:

«Полувагон, содержащий кузов с рамой, боковыми и торцевыми стенами, тормозное оборудование, тележки и автосцепки, отличающийся тем, что верхняя часть торцевой стены выполнена плоской и вынесена за

пределы рамы, нижняя граница вынесенной торцевой стены соединена с рамой наклонным участком, причем наружная длина кузова меньше расстояния между осями автосцепок полувагона на 550-700 мм».

Против выдачи данного патента, в соответствии с пунктом 2 статьи 1398 указанного выше Гражданского кодекса, было подано возражение, мотивированное несоответствием полезной модели условию патентоспособности «новизна».

С возражением были представлены

- патент Российской Федерации на полезную модель № 158582, опубл. 10.01.2016 (далее – [1]),

- Быков Б.В., Куликов В.Ф. «Конструкция механической части вагонов», Учебное пособие М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2016 (далее – [2]).

По сути, доводы лица, подавшего возражение, сводятся к тому, что описание оспариваемого патента не содержит каких-либо подкрепленных расчетами обоснований выбора диапазона в 550-700 мм для условия прохождения кривой малого радиуса, а также не содержит примеров достижения технического результата в указанном диапазоне и примеров отсутствия такового за его пределами. Таким образом, по мнению лица, подавшего возражение, признаки «наружная длина кузова меньше расстояния между осями автосцепок полувагона на 550-700 мм» не обеспечивают максимально возможное увеличение объема кузова, т.е. не направлены на достижение технического результата и являются несущественными.

Лицо, подавшее возражение, также отмечает, что в описании оспариваемого патента раскрыты сведения (стр. 3, строки 13-18), в соответствии с которыми технический результат достигается тем, что в полувагоне, содержащем кузов с рамой, боковыми и торцевыми стенами, тормозное оборудование, тележки и автосцепку, верхняя часть торцевой

стены выполнена плоской и вынесена за пределы рамы, нижняя граница вынесенной торцевой стены соединена с рамой наклонным участком, причем наружная длина кузова меньше расстояния между осями автосцепок на 550-700 мм. Также в описании оспариваемого патента раскрыты сведения (стр. 3, строки 30-33), в соответствии с которыми величина A выноса верхней части 8 выбирается исходя из условия предотвращения взаимодействия элементов торцевой стены полувагона с соседним вагоном при нахождении полувагона в кривом участке пути минимального радиуса и равна $A=(550-700)/2$ мм. (275 – 350 мм на сторону). При этом признаки, характеризующие отношение наружной длины кузова к расстоянию между осями автосцепки, в частности, в диапазоне 550-700 мм, являются несущественными и не связанными с получением технического результата.

Также в возражении отмечено, что техническому решению, известному из патента [1], присущи все существенные признаки формулы полезной модели по оспариваемому патенту. С возражением представлена сравнительная таблица.

Патентообладатель в установленном порядке был уведомлен о дате, времени и месте проведения заседания коллегии, при этом ему была предоставлена возможность ознакомления с материалами возражения, размещенными на официальном сайте.

Патентообладателем 25.11.2021 был представлен отзыв на возражение. В отзыве приводится анализ мотивов возражения, а также источников информации [1] - [2]. При этом патентообладатель не согласен с доводами возражения, что полезная модель по оспариваемому патенту не соответствует условию патентоспособности «новизна». Кроме того, в своем отзыве патентообладатель указывает, что техническим результатом является максимально возможное увеличение объема кузова полувагона без увеличения его длины рамы или расстояния между осями сцепления автосцепок, а также беспрепятственное использование полувагона на

вагоноопрокидывателях. Также патентообладатель считает, что признаки: «боковая стена», «верхняя часть торцевой стены выполнена плоской и вынесена за пределы рамы» и «наружная длина кузова меньше расстояния между осями автосцепок полувагона на 550-700 мм» являются существенными для достижения вышеуказанного технического результата.

В подтверждение своих доводов, патентообладатель представил следующие материалы:

- ГОСТ 21447-75, дата введения 01.01.1977 (далее – [3]),
- Учебник «Автосцепное устройство железнодорожного подвижного состава», Москва «Транспорт», 1991, (далее – [4]).

От лица, подавшего возражение, на заседании коллегии 01.12.2021 были представлены дополнительные материалы, по существу повторяющие доводы возражения и касающиеся существенности признаков, касающихся выполнения наружной длины кузова меньше расстояния между осями автосцепок полувагона на 550-700 мм.

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

- ГОСТ Р 54749-2011 «Устройство сцепное и автосцепное железнодорожного подвижного состава. Технические требования и правила приемки», дата введения 01.07.2012 (далее – [5]),
- ГОСТ 3475-81 «Устройство автосцепное подвижного состава железных дорог колеи 1520 (1524) мм. Установочные размеры», дата введения 01.01.1982 (далее – [6]),
- ГОСТ Р 52916-2008 «Упоры автосцепного устройства для грузовых и пассажирских вагонов. Общие технические условия», дата введения 01.01.2009 (далее – [7]).

Также от лица, подавшего возражение, 24.12.2021 был представлен ответ на отзыв патентообладателя, по существу повторяющий доводы возражения и касающийся существенности признаков – «наружная длина

кузова меньше расстояния между осями автосцепок полувагона на 550-700 мм».

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

- интернет страница, <https://wagontippler.forum2x2.ru/viewimage?u=https%3A%2Fh%2Fs7.uploads.ru%2Fpq20F.jpg> (далее – [6]),
- патентный документ DE 102009012081 A1, опубл. 06.03.2009 (далее – [7]),
- интернет страница, <https://www.calbrandt.com/coupler-arm-railcar-movers>, (далее – [8]).

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

С учетом даты подачи заявки (14.05.2015), по которой выдан оспариваемый патент, правовая база для оценки патентоспособности полезной модели по указанному патенту включает Гражданский кодекс в редакции, действовавшей на дату подачи заявки (далее - Кодекс), Административный регламент исполнения Федеральной службой по интеллектуальной собственности, патентам и товарным знакам государственной функции по организации приема заявок на полезную модель и их рассмотрения, экспертизы и выдачи в установленном порядке патентов Российской Федерации на полезную модель, зарегистрированный в Минюсте Российской Федерации 24 декабря 2008 г., рег. №12977, опубликованный в Бюллетене нормативных актов федеральных органов исполнительной власти 9 марта 2009 г. №10 (далее – Регламент).

Согласно пункту 1 статьи 1351 Кодекса в качестве полезной модели охраняется техническое решение, относящееся к устройству. Полезной модели предоставляется правовая охрана, если она является новой и промышленно применимой.

В соответствии с пунктом 2 статьи 1351 Кодекса полезная модель является новой, если совокупность ее существенных признаков не известна из уровня техники. Уровень техники включает опубликованные в мире сведения о средствах того же назначения, что и заявленная полезная модель, и сведения об их применении в Российской Федерации, если такие сведения стали общедоступными до даты приоритета полезной модели.

Согласно пункту 2 статьи 1354 Кодекса охрана интеллектуальных прав на полезную модель предоставляется на основании патента в объеме, определяемом содержащейся в патенте формулой полезной модели. Для толкования формулы полезной модели могут использоваться описание и чертежи.

Согласно подпункту (2.2) пункта 9.4 Регламента полезная модель считается соответствующей условию патентоспособности «новизна», если в уровне техники не известно средство того же назначения, что и полезная модель, которому присущи все приведенные в независимом пункте формулы полезной модели существенные признаки, включая характеристику назначения.

Согласно подпункту (1.1) пункта 9.7.4.3 Регламента сущность полезной модели как технического решения выражается в совокупности существенных признаков, достаточной для достижения обеспечиваемого полезной моделью технического результата. Признаки относятся к существенным, если они влияют на возможность получения технического результата, т.е. находятся в причинно-следственной связи с указанным результатом. В случае если совокупность признаков влияет на возможность получения нескольких различных технических результатов, каждый из которых может быть получен при раздельном использовании части совокупности признаков, влияющих на получение только одного из этих результатов, существенными считаются признаки этой совокупности, которые влияют на получение только одного из указанных результатов.

Иные признаки этой совокупности, влияющие на получение остальных результатов, считаются несущественными в отношении первого из указанных результатов и характеризующими иную или иные полезные модели. Технический результат представляет собой характеристику технического эффекта, явления, свойства и т.п., объективно проявляющихся при изготовлении либо использовании устройства. Технический результат может выражаться, в частности, в снижении (повышении) коэффициента трения; в предотвращении заклинивания; снижении вибрации; в улучшении контакта рабочего органа со средой; в уменьшении искажения формы сигнала; в снижении просачивания жидкости; повышении быстродействия компьютера.

Согласно подпункту (1) пункта 22.3 Регламента при определении уровня техники общедоступными считаются сведения, содержащиеся в источнике информации, с которым любое лицо может ознакомиться само, либо о содержании которого ему может быть законным путем сообщено.

В соответствии с подпунктом (2) пункта 22.3 Регламента датой, определяющей включение источника информации в уровень техники, является:

- 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 сведений, полученных в электронном виде - через Интернет, через он-лайн 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.

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

Анализ доводов лица, подавшего возражение, и доводов патентообладателя, касающихся оценки соответствия полезной модели по оспариваемому патенту условию патентоспособности «новизна», показал следующее.

Источники информации [1] - [2], [5] - [8] имеют дату публикации раньше даты приоритета оспариваемого патента. Следовательно, источники информации [1] - [2], [5] - [8] могут быть включены в уровень техники для целей проверки соответствия полезной модели по оспариваемому патенту условию патентоспособности «новизна».

На странице 2 описания оспариваемого патента указан технический результат, заключающийся в том, что техническое решение, заявленное в качестве полезной модели, обеспечивает максимально возможное увеличение объема кузова полувагона без увеличения его длины рамы или расстояния между осями сцепления автосцепок.

Данный технический результат сформулирован с учетом недостатков, выявленных в техническом решении, раскрытом в патенте РФ 93058, опубл. 13.05.2009 (далее – [9]), и указанном в описании оспариваемого патента в качестве наиболее близкого аналога. При этом технический результат полезной модели по оспариваемому патенту направлен на устранение этих недостатков наиболее близкого аналога.

Так, согласно описанию полезной модели по оспариваемому патенту, техническому решению по патентному документу [9] присущи недостатки, заключающиеся в том, что при выполнении верхней части торцевой стены цилиндрической или призматической формы, увеличение объема полувагона за счет удлинения части кузова в верхней его части производится в недостаточной степени, так как не используется часть объема вне

цилиндрической или призматической поверхности. К тому же такое исполнение торцевой стены более трудоемко и менее технологично.

Полезная модель по оспариваемому патенту устраняет недостатки прототипа совокупностью признаков, отраженных в формуле.

В отношении доводов лица, подавшего возражение, касающихся существенности признаков: «боковая стена», «верхняя часть торцевой стены выполнена плоской и вынесена за пределы рамы» и «наружная длина кузова меньше расстояния между осями автосцепок полувагона на 550-700 мм», необходимо отметить следующее.

Нельзя согласиться с доводами возражения в отношении того, что признаки – «...боковая стена...», являются несущественными, т.к. техническим решением, заявленным в качестве полезной модели, является полувагон, при этом следует отметить, что боковые стены являются частью его конструкции, и неразрывно связаны с торцевыми стенами, т.е. образуют кузов полувагона и являются частью устройства, а, следовательно, являются существенными для реализации назначения;

Также нельзя согласиться с доводами возражения в отношении того, что признаки – «...верхняя часть торцевой стены выполнена плоской и вынесена за пределы рамы...» являются несущественными, так как именно выполнение верхней части торцевой стены простейшей для изготовления плоской формы позволяет максимально использовать пространство внутри кузова вагона в отличие от кузова с цилиндрической или другой криволинейной формой торцевой стены, а вынесение только верхней части торцевой стены за пределы рамы вагона позволяет увеличить объем кузова без изменения его других размеров.

В отношении признаков «...наружная длина кузова меньше расстояния между осями автосцепок полувагона на 550-700 мм...» необходимо отметить, что они также являются существенными для достижения технического результата - обеспечение максимально возможного увеличения

объема кузова полувагона без увеличения его длины рамы или расстояния между осями сцепления автосцепок. При этом в описании оспариваемого патента раскрыты сведения (стр. 2 – 3), в соответствии с которыми диапазон 550-700 мм получен из расчета не превышения длины вагона допустимым значениям 13920 по осям сцепления автосцепок (строки 27 – 28) при возможном увеличении длины верхней части кузова с вынесенной за пределы рамы торцевой стеной до 13600 мм (строки 36 – 38), с одновременным обеспечением возможности применения при разгрузке толкателя вагонного опрокидывателя с консолью 500 мм (строки 50 – 51) и обеспечения безопасного прохождения вагонами кривых участков пути (строки 39 – 40).

Таким образом, вышеуказанные признаки направлены достижение обеспечения максимально возможного увеличения объема кузова полувагона без увеличения длины его рамы или расстояния между осями сцепления автосцепок.

В отношении назначения технического решения, известного из источника информации [1], необходимо отметить, что оно является средством того же назначения, что и полезная модель по оспариваемому патенту.

Из источника информации [1] известен полувагон, содержащий кузов с рамой, боковыми и торцевыми стенами, тормозное оборудование, тележки и автосцепки (см. описание и фиг. 1).

Также, можно согласиться с лицом, подавшим возражение, что верхняя часть торцевой стены выполнена плоской и вынесена за пределы рамы, нижняя граница вынесенной торцевой стены соединена с рамой наклонным участком (см. описание и фиг. 1).

Полезная модель по оспариваемому патенту, охарактеризованная независимым пунктом 1 формулы, отличается от технического решения, раскрытого в источнике информации [1], следующими признаками:

- «...наружная длина кузова меньше расстояния между осями автосцепок полувагона на 550-700 мм...».

Выявленные выше отличительные признаки независимого пункта 1 формулы оспариваемого патента являются существенными для достижения указанного в описании заявки, по которой был выдан патент, технического результата.

В описании патента [1] раскрыты сведения – «...смещение верхней части торцевой стены вдоль продольной оси полувагона наружу на расстояние от 100 до 300 мм от средней части торцевой поверхности концевой балки рамы в месте установки ударной розетки обеспечивает увеличение внутренней длины кузова, а, соответственно, и увеличение погрузочного объема полувагона для полного использования статической осевой нагрузки 25 тс и более при перевозке грузов с малой насыпной плотностью, например, кускового каменного угля. Смещение торцевой стены на расстояние менее 100 мм не обеспечивает достаточного для полного использования статической осевой нагрузки 25 тс увеличения погрузочного объема кузова, а смещение торцевой стены на расстояние более 300 мм может в эксплуатации привести к ее контакту с кузовом соседнего вагона при объединении вагонов в состав...». Однако вышеуказанные сведения не подтверждают известность того, что наружная длина кузова в техническом решении по патенту [1] меньше расстояния между осями автосцепок полувагона на 550-700 мм, поскольку на основании сведений, раскрытых в материалах патента [1] нельзя произвести вычисления, подтверждающие, что наружная длина кузова меньше расстояния между осями автосцепок полувагона на 550-700 мм.

На основании изложенного можно констатировать, что решению, раскрытому в патенте [1], не присущи все существенные признаки формулы полезной модели по оспариваемому патенту.

Источники информации [2], [5] – [8] также не подтверждают известность из уровня техники упомянутых отличительных признаков формулы полезной модели по оспариваемому патенту.

Вышесказанное обуславливает вывод о том, что материалы возражения не содержат сведения, подтверждающие известность технического средства, для которого были бы характерны все существенные признаки полезной модели по оспариваемому патенту.

Констатация вышесказанного позволяет сделать вывод о том, что возражение не содержит доводов, позволяющих признать полезную модель по оспариваемому патенту несоответствующей условию патентоспособности «новизна».

В отношении представленных патентообладателем источников информации [3] – [4] необходимо отметить, что они приведены в качестве словарно-справочных материалов и не изменяют по существу сделанного выше вывода.

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

отказать в удовлетворении возражения, поступившего 16.09.2021, патент Российской Федерации на полезную модель № 158625 оставить в силе.