

**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 (далее – Правила ППС), рассмотрела возражение АО «Алтайвагон» (далее – лицо, подавшее возражение), поступившее 14.08.2020, против выдачи патента Российской Федерации на полезную модель №192352, при этом установлено следующее.

Патент Российской Федерации №192352 на полезную модель «Железнодорожная рама вагона-платформы» выдан по заявке №2019119800/11 с приоритетом от 24.06.2019 на имя АО «Рузаевский завод химического машиностроения» (далее - патентообладатель) и действует со следующей формулой:

«Железнодорожная рама вагона-платформы, включающая в себя хребтовую балку, соединенную с боковыми балками из двутавра шкворневыми, лобовыми и поперечными балками, а также фитинговые упоры, отличающаяся тем, что все листы лобовой балки выполнены фигурными, которые жестко соединены с верхним, нижним и вертикальным листами боковых балок и хребтовой балкой».

Против выдачи данного патента, в соответствии с пунктом 2 статьи 1398 Кодекса, было подано возражение, мотивированное несоответствием

полезной модели по оспариваемому патенту условию патентоспособности «новизна».

В возражении отмечено, что все существенные признаки формулы полезной модели по оспариваемому патенту известны из сведений, содержащихся в патентном документе RU 184003 U1, опубл. 11.10.2018 (далее - [1]).

При этом, по мнению лица, подавшего возражение, платформа для перевозки контейнеров относится к специализированным платформам, оборудуется приспособлением для удобного крепления грузов при транспортировке и имеет стальную сварную раму, в подтверждение чего была представлена энциклопедия «Железнодорожный транспорт» под ред. Н.С. Конарева, 1995 г., с.303 (далее – [2]).

В возражении также отмечено, что грузовые контейнеры изготавливаются по ГОСТ Р 53350-2009 (далее – [3]), согласно которому они имеют размеры и фитинги с отверстиями для установки ими на фитинговые упоры транспортного средства.

Для подтверждения конструктивных особенностей рамы вагона с возражением представлен учебник «Конструкция вагонов» Пастухов И.Ф., Пигунов В.В., Кошкалды Р.О., 2004, с.244, 287, 292-295 (далее – [4]).

По мнению лица, подавшего возражение, и исходя из определения термина фигурный (см. Большой толковый словарь русского языка, под ред. Гл. ред. С.А. Кузнецова, СПб.: Норинт, 2000, с.1421 (далее – [5])), признаки, характеризующие выполнение листов лобовой балки фигурными известно из патентного документа [1].

Возражение в установленном порядке было направлено в адрес патентообладателя.

От патентообладателя 13.10.2020 поступил отзыв, доводы которого сводятся к следующему.

Патентообладатель отмечает, что в патентном документе [1] не раскрыты признаки «шкворневые балки» и «поперечные балки», а для повышения эксплуатационных характеристик платформы для перевозки крупнотоннажных контейнеров они являются существенными.

В отзыве также указано, что выполнение листов лобовой балки «фигурными» позволяет достигнуть заявленного технического результата, поскольку обеспечивается жёсткость и прочность конструкции, а такое выполнение не известно из патентного документа [1].

Кроме того, патентообладатель отмечает, что в патентном документе [1] не указан характер соединения листов лобовой балки с листами хребтовой и боковой балок рамы.

В подтверждение своих доводов патентообладатель представил следующие материалы:

- технические условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах (утв. МПС РФ 27.05.2003 N ЦМ-943) (с изм. от 23.10.2017) (Глава 9, п.2, 3, 4) (далее - [6]);

- заключение специалиста №37-лэ/2020 от 05.10.2020 (далее – [7]).

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

С учетом даты подачи заявки (24.06.2019) правовая база для оценки патентоспособности заявленной полезной модели включает упомянутый выше Кодекс, Правила составления, подачи и рассмотрения документов, являющихся основанием для совершения юридически значимых действий по государственной регистрации полезных моделей, и их формы (далее – Правила), и Требования к документам заявки на выдачу патента на полезную модель (далее – Требования) утверждены приказом Минэкономразвития России от 30.09.2015 № 701, зарегистрированы 25.12.2015, регистрационный № 40244.

Согласно абзацу второму пункта 1 статьи 1351 настоящего Кодекса полезной модели предоставляется правовая охрана, если она является новой и промышленно применимой.

Согласно пункту 2 статьи 1351 Кодекса полезная модель является новой, если совокупность ее существенных признаков не известна из уровня техники. Уровень техники в отношении полезной модели включает любые сведения, ставшие общедоступными в мире до даты приоритета полезной модели.

Согласно пункту 69 Правил при проверке новизны полезная модель признается новой, если установлено, что совокупность ее существенных признаков, представленных в независимом пункте формулы полезной модели, не известна из сведений, ставших общедоступными в мире до даты приоритета полезной модели.

В соответствии с пунктом 35 Требований признаки относятся к существенным, если они влияют на возможность решения указанной заявителем технической проблемы и получения обеспечиваемого полезной моделью технического результата, то есть находятся в причинно-следственной связи с указанным результатом; под специалистом в данной области техники понимается гипотетическое лицо, имеющее доступ ко всему уровню техники и обладающее общими знаниями в данной области техники, основанными на информации, содержащейся в справочниках, монографиях и учебниках; к техническим результатам относятся результаты, представляющие собой явление, свойство, а также технический эффект, являющийся следствием явления, свойства, объективно проявляющиеся при изготовлении либо использовании полезной модели, и, как правило, характеризующиеся физическими, химическими или биологическими параметрами.

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

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

Железнодорожная рама вагона, известная из патентного документа [1] (см. описание, формулу, фиг.1-4), включает в себя хребтовую балку (4), соединенную с боковыми балками из двутавра (3), шкворневыми и лобовыми (5). Все листы лобовой балки выполнены фигурными (5.1, 5.2, 5.3) и соединены с хребтовой балкой.

Устройство, раскрытое в формуле полезной модели по оспариваемому патенту, отличается от устройства, известного из патентного документа [1], тем,

что:

- рама включает в себя поперечные балки;
- рама включает в себя фитинговые упоры;
- листы лобовой балки жестко соединены с верхним, нижним и вертикальным листами боковых балок.

С доводами лица, подавшего возражение, о том, что раме по патентному документу [1] присущи упомянутые выше отличительные признаки, нельзя согласиться ввиду следующего.

По мнению лица, подавшего возражение, рама платформы, по патентному документу [1], имеет хребтовую, две продольные боковые, две концевые, две шкворневые, три основные и две дополнительные поперечные балки. Такой вывод лицо, подавшее возражение, сделало, полагаясь на материалы учебника [4] (см. с.293). Однако, данное определение, согласно учебнику [4], относится к платформе представленной на рис.7.32, где изображена рама специализированной платформы для большегрузных контейнеров, а в патентном документе [1] используется рама для вагона-платформы сочлененного типа. Таким образом, техническое решение по патентному документу [1] и техническое решение, раскрытое в учебнике [4], являются двумя отличными друг от друга техническими решениями. В результате чего можно сделать вывод о том, что наличие поперечной балки в техническом решении по учебнику [4] не подтверждает ее наличие в решении патентному документу [1].

Кроме того, лицо, подавшее возражение, считает, что раме по патентному документу [1] присущ признак, характеризующий выполнение рамы с фитинговыми упорами. Данный вывод сделан на основании ГОСТ [3], который разработан для грузовых контейнеров, однако, в нем отсутствует упоминание о вагоне платформы сочлененного типа, как указано в патентном документе [1]. Таким образом, из данного документа нельзя сделать вывод о наличии фитинговых упоров на раме по патентному документу [1]. В результате чего можно сделать вывод о том, что раме из патентного документа [1] не присущ признак характеризующий выполнение рамы с фитинговыми упорами.

Также лицо, подавшее возражение, считает, что листы лобовой балки по

патентному документу [1] жестко соединены с верхним, нижним и вертикальным листами боковых балок. Данный вывод в возражении сделан на основании материалов учебника [4] (см. с.244) и энциклопедии [2] (см. с.303 «специализированные платформы»). Однако, в учебнике [4] на с.244 речь идет о соединении не рамы платформы, а о соединении кузова вагона. В энциклопедии [2] при описании специализированной платформы не содержится информация о возможном соединении листов рамы. Таким образом, соединение кузова, описанное в учебнике [4], а также определение специализированной платформы в энциклопедии [2], не подтверждает жесткое соединение листов лобовой балки с верхним, нижним и вертикальным листами боковых балок рамы в патентном документе [1]. В результате чего можно сделать вывод о том, что раме из патентного документа [1] не присущ признак характеризующий жесткое соединение листов лобовой балки с верхним, нижним и вертикальным листами боковых балок рамы.

Констатация вышесказанного позволяет сделать вывод о том, что техническому решению по патентному документу [1] не присущи отличительные признаки указанные выше.

В качестве технического результата полезной модели по оспариваемому патенту, согласно описанию, указано: «повышение эксплуатационных характеристик изделия за счет увеличения провозной способности железнодорожного состава груженого крупнотоннажными контейнерами при сохранении длины поезда».

Относительно признаков, характеризующих выполнение рамы с поперечными балками, а также жесткое соединение листов лобовой балки с верхним, нижним и вертикальным листами боковых балок и хребтовой балкой следует отметить, что они влияют на повышение жесткости всей рамы и равномерное распределение нагрузки по всей раме, а, следовательно, позволяют повысить эксплуатационные характеристики изделия. В результате чего повышается нагрузочная способность рамы, т.е. повышаются эксплуатационные характеристики изделия.

На основании изложенного, можно констатировать, что возражение не

содержит доводов, позволяющих признать полезную модель по оспариваемому патенту несоответствующей условию патентоспособности «новизна».

Словарь [5], содержащий определение термина «фигурный», представлен лицом, подавшим возражение, для сведения и не изменяет сделанного выше вывода.

Технические условия [6] и заключение специалиста [7], представлены патентообладателем для сведения.

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

**отказать в удовлетворении возражения, поступившего 14.08.2020, патент Российской Федерации на полезную модель №192352 оставить в силе.**