

ЗАКЛЮЧЕНИЕ
коллегии
по результатам рассмотрения ☒ возражения ☐ заявления

Коллегия в порядке, установленном пунктом 3 статьи 1248 части четвертой Гражданского кодекса Российской Федерации, введенной в действие с 1 января 2008 г. Федеральным законом от 18 декабря 2006 г. №231-ФЗ, в редакции Федерального закона от 12.03.2014 №35-ФЗ “О внесении изменений в части первую, вторую и четвертую Гражданского кодекса Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации” (далее - Кодекс), и Правилами подачи возражений и заявлений и их рассмотрения в Палате по патентным спорам, утвержденными приказом Роспатента от 22.04.2003 № 56, зарегистрированным в Министерстве юстиции Российской Федерации 08.05.2003, регистрационный № 4520, с изменениями от 11.12.2003 (далее – Правила ППС), рассмотрела возражение АО “Центр ПИК” (далее – лицо, подавшее возражение), поступившее 29.04.2019, 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 18457, опубл. 20.06.2001 (далее – [1]);
- патентный документ RU 2176107, опубл. 20.11.2001 (далее – [2]);
- патентный документ EP 0465456, опубл. 05.07.1991 (далее – [3]);
- патентный документ RU 58756, опубл. 27.11.2006 (далее – [4]);
- Министерство транспорта Российской Федерации, Приказ № 178 от 14 августа 2003г., “Об утверждении порядка формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации”, зарегистрировано в Минюсте РФ 04.09.2003 № 5044 (далее – [5]);

- статья “Метро поделят на зоны”, “Комсомольская правда. Московский выпуск”, 11.09.2002 (далее – [6]);
- статья “Метро уходит в зону”, “Московский комсомолец”, 01.10.2002 (далее – [7]);
- патентный документ GB 1110381, опубл. 18.04.1968 (далее – [8]);
- интернет-распечатка с сайта [https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=Тройка_\(транспортная_карта\)&oldid=75197137](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=Тройка_(транспортная_карта)&oldid=75197137) (далее – [9a]);
- интернет-распечатка с сайта [https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=Тройка_\(транспортная_карта\)&oldid=77719269](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=Тройка_(транспортная_карта)&oldid=77719269) (далее – [9b]);
- патентный документ RU 2421812, 20.06.2011 (далее – [10]);
- Гуц Ю.И. “Управление городским транспортом. Учебное пособие”, Санкт-Петербург, Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, 2005, стр. 109 (далее – [11]);
- патентный документ RU 75489, опубл. 10.08.2008 (далее – [12]);
- интернет-распечатка с сайта <https://www.m24.ru> на 4 стр. (далее – [13]);
- Булавина Л.В. “Проектирование и оценка транспортной сети и маршрутной системы в городах. Выполнение курсового и дипломного проектов”, Екатеринбург, Издательство Уральского университета, 2014, стр. 34, 37, 39 (далее – [14]);
- интернет-распечатка с сайта <http://orgp.spb.ru/выгодный-проезд-на-транспорте-эконом/> на 2 стр. (далее – [15]);
- интернет-распечатка с сайта http://www.molnet.ru/mos/ru/municipal_transport/o_91154 на 2 стр. (далее – [16]);
- интернет-распечатка с сайта <https://myslo.ru/club/blog/narodniy-zhurnalist/E4PUtVcqGESvMcbvNr3KtQ> на 5 стр. (далее – [17]);
- диск с видеороликом “У проездного “Тройка” появилась новая функция” (далее – [18]);

В дополнительных материалах к возражению, поступивших 01.07.2019, приложены копии следующих материалов:

- письмо Санкт-Петербургского государственного казенного учреждения “Организатор перевозок” в адрес Шмидта Е.А. (далее – [19]);
- письмо АО “Москва Медиа” в адрес Шмидта Е.А. (далее – [20]);
- протокол осмотра нотариусом доказательств – информации в сети Интернет по адресу <https://tv.m24.ru/video/35114> от 28.06.2019 (далее – [21]).

На заседании коллегии 12.07.2019 представлена копия страницы в “Российской газете” от 16.09.2003, подтверждающая дату публикации источника информации [5].

Материалы возражения в установленном порядке были направлены в адрес патентообладателя.

В своем отзыве по мотивам возражения, представленном на заседании коллегии 12.07.2019, патентообладатель не согласился с доводами возражения, отметив, что из возражения “не ясно, какой источник информации выбирается в качестве ближайшего, и, кроме того, анализ проводится не всех признаков формулы изобретения, а только удобных лицу, подавшему возражение”. Кроме того, по мнению патентообладателя, лицом, подавшим возражение, не проводится анализ отличительных признаков с целью подтверждения их влияния на технический результат в части повышения точности определения расстояния поездки при обеспечении учета характеристик маршрута движения конкретного пассажира и учета характеристики фактической поездки, и в части повышения безопасности и мобильности пассажиров.

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

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

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

Патентные документы [1] – [4], [8], [10], [12] 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 [5] 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 [6], [7], [11], [14] 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 интернет-распечаток [9a], [9b], [13], [15] – [17], а также видеоролика [18], то здесь необходимо отметить следующее.

По мнению лица, подавшего возражение, документами, подтверждающими то, что сведения, содержащиеся в интернет-распечатке [15], стали общедоступными до даты приоритета изобретения по оспариваемому патенту, является письмо [19], а сведения, содержащиеся в интернет-распечатке [13] и видеоролике [18], – письмо [20].

Необходимо подчеркнуть, что письма [19] и [20] относятся к свидетельствам, не подтвержденным фактическими данными. В связи с этим, они не могут служить документальным подтверждением размещения интернет-распечаток [13], [15] и видеоролика [18] в сети Интернет. Кроме того, действующим законодательством Российской Федерации Роспатент не наделен в установленном порядке полномочиями по рассмотрению свидетельских показаний.

Даты размещения интернет-распечаток [9a], [9b], [16], [17] в сети Интернет также не подтверждены документально.

В отношении протокола осмотра доказательств [21] необходимо подчеркнуть, что он лишь подтверждает наличие видеоролика [18] в сети Интернет на дату проведения осмотра – 28.06.2019 (позже даты приоритета изобретения по оспариваемому патенту).

Таким образом, интернет-распечатки [9a], [9b], [13], [15] – [17], а также видеоролик [18] не могут быть включены в уровень техники в целях оценки соответствия изобретения по оспариваемому патенту условию патентоспособности “изобретательский уровень”.

Следует отметить, что ни одному из технических решений, раскрытых в приведенных в возражении источниках информации [1] – [8], [10] – [12] и [14], не присущи следующие признаки изобретения по оспариваемому патенту: “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”, “центральный комплекс выполнен с возможностью формирования для каждого станционного комплекса дифференцированных цен за превышение сформированной в маршрутной схеме

длительности поездки”, “центральный комплекс выполнен с возможностью получения от станционных комплексов и обработки данных о доплатах за сформированную в маршрутной схеме длительность поездки”, “каждый станционный комплекс выполнен с возможностью доплаты в выходных пунктах контроля за совершенные поездки, превышающие сформированную в маршрутной схеме длительность поездки” (так, 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), “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 патентном документе [3] есть лишь сведения о “применении тарифов, регулируемых в зависимости от частоты и времени использования сети каждым пользователем”).

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

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”.

Что касается обращения лица, подавшего возражение, поступившего 02.09.2019, то здесь необходимо отметить следующее.

На заседании коллегии были заслушаны доводы сторон, касающиеся рассмотрения указанного возражения.

Действительно, можно согласиться с мнением лица, подавшего возражение, изложенным в данном обращении (а также на заседании коллегии), что из патентного документа [1] известно формирование в центральном комплексе маршрутных схем дальности поездки для каждой станции транспортной сети при зонной оплате проезда. Из источника информации [6]

известно, что при зонавой оплате проезда цена за билет должна учитывать время в пути.

Однако, в источнике информации [6] не раскрыто, каким именно образом будет учитываться это время, и будет ли взиматься плата за превышение времени поездки.

Таким образом, как было отмечено выше, из данных источников информации (а также из других приведенных в возражении источников информации) не известен признак “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”, а также признаки, касающиеся взимания платы за превышение времени поездки. Указанный вывод был сделан на заседании коллегии, состоявшемся 30.08.2019, с учетом доводов всех участвующих в заседании сторон.

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

отказать в удовлетворении возражения, поступившего 29.04.2019, патент Российской Федерации на изобретение № 2620724 оставить в силе.