

ЗАКЛЮЧЕНИЕ
коллегии палаты по патентным спорам
по результатам рассмотрения ☒ возражения ☐ заявления

Коллегия палаты по патентным спорам в порядке, установленном пунктом 3 статьи 1248 Гражданского кодекса 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 № 4520 (далее – Правила ППС), рассмотрела возражение, поступившее 05.04.2012 от Открытого акционерного общества «Ярославский завод топливной аппаратуры» (далее – лицо, подавшее возражение), против выдачи патента Российской Федерации на изобретение № 2230215, при этом установлено следующее.

Патент Российской Федерации № 2230215 выдан на изобретение «Устройство для регулирования цикловой подачи топлива в дизель» по заявке № 2002123453/06 с приоритетом от 02.09.2002 на имя Открытого акционерного общества «Ярославский завод дизельной аппаратуры» (далее – патентообладатель) со следующей формулой изобретения:

«1. Устройство для регулирования цикловой подачи топлива в дизель, содержащее втулку, плунжер, имеющий исполнительную часть, сопряженную со втулкой с возможностью поворота и осевого перемещения относительно нее, и хвостовик с пятой и двумя параллельными лысками, поворотный элемент, выполненный в виде стакана со сквозными пазами, устанавливаемый с возможностью взаимодействия с плунжером через его лыски и совместного с ним поворота относительно втулки, отличающееся тем, что поворотный элемент дополнительно оснащен донцем с пазом, а диаметр хвостовика

плунжера не превышает диаметра исполнительной части, причем лыски выполнены вдоль всего хвостовика, длина рабочей части которого равна или больше суммы хода плунжера и донца, сопряженного с ним поворотного элемента.

2. Устройство по п.1, отличающееся тем, что лыски на хвостовике и пяте плунжера расположены в разных плоскостях.

3. Устройство по п.1, отличающееся тем, что поворотный элемент дополнительно оснащен боковым пазом.»

Против выдачи данного патента в палату по патентным спорам, в соответствии с пунктом 2 статьи 1398 Кодекса, поступило возражение, мотивированное несоответствием запатентованного изобретения условию патентоспособности «новизна».

При этом в подтверждение своего мнения лицо, подавшее возражение, указывает, что до даты приоритета изобретения по оспариваемому патенту были известны сведения о средстве того же назначения, содержащем все признаки этого изобретения, которые стали известны в результате применения этого средства на территории Российской Федерации.

Так, лицо, подавшее возражение, отмечает, что до даты приоритета изобретения по оспариваемому патенту производилась топливная аппаратура с индексом 332 различных модификаций, в состав которой входили изделия, содержащие все признаки изобретения по оспариваемому патенту. Указанная топливная аппаратура согласно возражению использовалась в двигателях КамАЗ-7408.10, предназначенных для установки на автобусы ЛиАЗ-5256. При этом лицо, подавшее возражение, отмечает, что автобусы ЛиАЗ-5256 получили широкое распространение на отечественном рынке. Также в возражении отмечается, что указанная топливная аппаратура демонстрировалась в 1986 году на выставке достижений народного хозяйства СССР.

В подтверждение доводов возражения к нему приложены следующие материалы (копии):

- предварительное извещение на освоение новых изделий 332.041-84ПИ на 18 л. (далее – [1]);
- письмо НПО ЦНИТА № 13/1-230 от 09.08.1984 на 1 л. (далее – [2]);
- документы, относящиеся к проведению Выставки достижений народного хозяйства СССР, всего на 7 л. (далее – [3]);
- письмо НТЦ КамАЗ № 17-22-864 от 23.03.2011 на 1 л. (далее – [4]);
- распечатки с Интернет-сайтов www.bus2.ru и ru.wikipedia.org, всего на 11 л. (далее – [5]);
- заключение ведущего научного сотрудника ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ» Мазинга М.В, на 1 л. (далее – [6]);
- Автомобили, автобусы, троллейбусы, прицепной состав, автопогрузчики серийного производства: Номенклатурный каталог / М-во автомобильной пром-ти. – М.: ЦНИИТЭИАВТОПРОМ, 1988. фрагмент на 3 л. (далее – [7]);
- Автобус ЛиАЗ-5256. Руководство по эксплуатации / М-во автомобильного и сельскохоз. машин-я СССР, Ликийский автобусный завод. – М.: Транспорт, 1991. фрагмент на 9 л. (далее – [8]);
- Автобус ЛиАЗ-5256 и его модификации. Руководство по эксплуатации / Под ред. В.В. Степаненко. – М.: Атласы автомобилей, 2001. фрагмент на 5 л. (далее – [9]);
- Топливная аппаратура дизелей КамАЗ и КАЗ. Инструкция по эксплуатации / Под ред. Л.И. Индрупского и Е.С. Островского. – Ярославль., 1988. фрагмент на 17 л. (далее – [10]);
- Меркулов А.А., Производство топливной аппаратуры на Ярославском заводе дизельной аппаратуры // Проблемы и перспективы развития двигателей внутреннего сгорания: Сборник научных трудов / Гл. автобронетанковое управление Мин. оборон. РФ, кафедра двигателей Военной акад. тыла и транспорта. – СПб., Бронницы: 1998. фрагмент на

- 4 л. (далее – [11]);
- письмо МУП «Пассажирское автотранспортное предприятие № 1» г. Ярославль № 873 от 22.11.2011 на 1 л. (далее – [12]);
 - контракт № 845/87 от 20.09.2000 между ОАО «ЯЗДА» и ООО «Торговый Дом Омега» на 4 л. (далее – [13]);
 - чертеж 332.1111005 СБ «Насос топливный с регулятором и подкачивающим насосом» на 2 л. (далее – [14]);
 - спецификация 332.1111005 «Насос топливный с регулятором и подкачивающим насосом» на 10 л. (далее – [15]);
 - чертеж 332.1111039 СБ «Секция топливного насоса. Сборочный чертеж» на 1 л. (далее – [16]);
 - спецификация 332.1111039 «Секция топливного насоса» на 2 л. (далее – [17]);
 - чертеж 332.1111150 СБ «Плунжер и втулка топливного насоса» на 1 л. (далее – [18]);
 - чертеж 332.1111172 СБ «Втулка поворотная с осью» на 1 л. (далее – [19]);
 - спецификация 332.1111150 «Плунжер и втулка топливного насоса» на 1 л. (далее – [20]);
 - чертеж 332.1111154 «Плунжер топливного насоса» на 1 л. (далее – [21]);
 - чертеж 332.1111158 «Втулка плунжера» на 1 л. (далее – [22]);
 - спецификация 332.1111172 «Втулка поворотная с осью» на 1 л. (далее – [23]);
 - чертеж 332.1111174 «Втулка поворотная плунжера» на 1 л. (далее – [24]);
 - чертеж 332.1111055 «Вал кулачковый топливного насоса» на 2 л. (далее – [25]);
 - извещения об изменениях, всего 23 л. (далее – [26]);
 - решение Заволжского районного суда г. Ярославля от 18.03.2010 по делу № 2-8/10 и отдельные листы дела, всего на 7 л. (далее – [27]);

На заседании коллегии палаты по патентным спорам лицом, подавшим возражение, в подтверждение своей позиции были дополнительно представлены копии следующих материалов:

- Насос топливный высокого давления 332-30. Технические условия: ТУ 37.320.009-94. – Утв. АО «ЯЗДА» 28.12.1994, всего на 29 л. (далее – [28]);
- предварительное извещение на освоение новых изделий 332.029-85 ПИ на 12 л. (далее – [29]);
- спецификация 332.1111005-10 «Насос топливный с регулятором и подкачивающим насосом» на 9 л. (далее – [30]);
- предварительное извещение на освоение новых изделий 332.35-88 ПИ на 14 л. (далее – [31]);
- спецификация 332.1111005-30 «Насос топливный высокого давления» на 10 л. (далее – [32]);
- чертеж 332.1111005-30 СБ «Насос топливный высокого давления» на 2 л. (далее – [33]).

Один экземпляр возражения в установленном порядке был направлен в адрес патентообладателя, от которого отзыв на указанное возражение не поступил.

Изучив материалы дела и заслушав участников рассмотрения возражения, коллегия палаты по патентным спорам установила следующее.

С учетом даты подачи заявки, по которой был выдан оспариваемый патент, правовая база для оценки соответствия изобретения по указанному патенту условиям патентоспособности включает Патентный закон Российской Федерации от 23.09.1992 № 3517-I с изменениями от 27.12.2000 и 30.12.2001 (далее – Закон), Правила составления, подачи и рассмотрения заявки на выдачу патента на изобретение, утвержденные приказом

Роспатента от 17.04.1998 № 82, зарегистрированным в Министерстве юстиции Российской Федерации 22.09.1998 № 1612, с изменениями от 08.07.1999 и от 13.11.2000 (далее – Правила ИЗ) и Правила ППС.

Согласно пункту 4 статьи 3 Закона объем правовой охраны, предоставляемой патентом на изобретение, определяется его формулой.

В соответствии с пунктом 1 статьи 4 Закона изобретению предоставляется правовая охрана, если оно является новым, имеет изобретательский уровень и промышленно применимо. Изобретение является новым, если оно не известно из уровня техники. Уровень техники включает любые сведения, ставшие общедоступными в мире до даты приоритета изобретения.

В соответствии с подпунктом 3 пункта 19.5.2 Правил ИЗ изобретение не признается соответствующим условию новизны, если в уровне техники выявлено средство, которому присущи признаки, идентичные всем признакам, содержащимся в предложенной заявителем формуле изобретения, включая характеристику назначения.

Согласно пункту 22.3 Правил ИЗ 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. При этом датой, определяющей включение источника информации в уровень техники, для сведений о техническом средстве, ставших известными в результате его использования, является документально подтвержденная дата, с которой эти сведения стали общедоступными.

Согласно пункту 2.5 Правил ППС возражение должно содержать обоснование неправомерности выдачи патента.

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

Анализ доводов, изложенных в возражении, и доводов, озвученных на заседаниях коллегии палаты по патентным спорам, показал следующее.

В номенклатурном каталоге [7] представлены серийные изделия основного производства Министерства автомобильной промышленности СССР. Таким образом, данный каталог свидетельствует о том, что на территории СССР широко использовался автобус ЛиАЗ-5256 с двигателем КамАЗ-7408.10.

Письма [2], [4] и [12] содержат сведения об установке на двигатель КамАЗ-7408.10 топливной аппаратуры 332 различных модификаций.

При этом печатные издания [8] – [11] подтверждают известность в результате использования в двигателе КамАЗ-7408.10, устанавливаемом на автобусе ЛиАЗ-5256, топливной аппаратуры модели 332 различных модификаций. Так в печатных изданиях [8] – [11] упоминается о топливной аппаратуре моделей 332, 332-10 и 332-30.

Технические условия [28] также свидетельствуют о применимости на упомянутом двигателе КамАЗ-7408.10 топливной аппаратуры 332-30.

Экспонирование на Выставке достижений народного хозяйства СССР топливной аппаратуры модификаций 332, 332-10 и 332-30, подтверждаемое документами [3], дополнительно свидетельствует об известности на территории СССР указанной топливной аппаратуры.

Контракт [13] подтверждает наличие до даты приоритета изобретения по оспариваемому патенту намерений по реализации одного из изделий, входящих в состав секции насоса топливной аппаратуры модельного ряда 332.

Согласно предварительным извещениям [1] и [29] топливный насос, входящий в аппаратуру модели 332 и 332-10, изготавливался в соответствии со сборочным чертежом [14], а насос, входящий в аппаратуру модели 332-30, – в соответствии с чертежом [33]. При этом согласно спецификациям [15], [30] и [32] в состав насосов топливной аппаратуры всех упомянутых модификаций входила одна и та же секция

топливного насоса, конструкция которой представлена на сборочном чертеже [16]. При этом согласно спецификации [17] к чертежу [16], а также спецификациям [20] и [23], в состав данной секции топливного насоса входили изделия, изготавливаемые по чертежам [18], [19], [21], [22] и [24].

Вышесказанное обуславливает вывод о том, что печатные издания [7] – [11] совместно с материалами [2], [3], [4], [12] и [13] в совокупности свидетельствуют о применении до даты приоритета изобретения по оспариваемому патенту изделия – «Секция топливного насоса», выполненного согласно технической документации [16] – [24].

При этом для специалиста в области двигателестроения очевидно, что секция топливного насоса высокого давления представляет собой устройство для регулирования цикловой подачи топлива в дизель, т.е. средство того же назначения, что и изобретение по оспариваемому патенту.

Известная секция топливного насоса (чертеж [16]), также как и устройство, охарактеризованное формулой оспариваемого патента, включает в себя втулку (чертеж [22]), плунжер (чертеж [21]), имеющий исполнительную часть и хвостовик с пятой, и поворотный элемент (чертеж [19] и [24]), выполненный в виде стакана со сквозными пазами.

Исполнительная часть плунжера в известной топливной аппаратуре, как и в изобретении по оспариваемому патенту, сопряжена с втулкой с возможностью поворота и осевого перемещения относительно нее (см. чертежи [16] и [18]).

В известной топливной аппаратуре, также как и в устройстве по оспариваемому патенту, вдоль всего хвостовика плунжера выполнены две параллельные лыски (см разрез Б-Б на чертеже [21]), через которые с плунжером для совместного с ним поворота относительно втулки взаимодействует (см. чертеж [17]) поворотный элемент, оснащенный донцем с пазом (см. чертеж [24]).

Согласно чертежу [21], диаметр хвостовика плунжера и диаметр исполнительной части равны 10 мм, т.е. известному плунжеру присущ признак независимого пункта формулы оспариваемого патента «... диаметр хвостовика плунжера не превышает диаметра исполнительной части ...».

Согласно чертежу [21] длина рабочей части хвостовика плунжера, установленная путем вычисления с использованием представленных на данном чертеже размерных рядов, равна $35-5-4,4-1,5=24,1$ мм.

При этом ход плунжера в известной топливной аппаратуре, который может быть установлен по чертежу [25], а также прямо указан в источниках информации [10] и [11], равен 11 мм. Толщина донца поворотного элемента может быть установлена расчетным путем с использованием чертежа [24] и равна $26-20=6$ мм.

Таким образом, в известной топливной аппаратуре сумма хода плунжера и толщины донца, сопряженного с ним поворотного элемента, равна $11+6=17$ мм. Следовательно, в известной аппаратуре длина рабочей части хвостовика плунжера больше суммы упомянутых параметров, как на то указано и в формуле изобретения по оспариваемому патенту. Следует отметить, что для специалиста очевидно, что подобное соотношение должно быть соблюдено, т.к. в противном случае будет невозможна работа топливного насоса.

Дополнительно необходимо обратить внимание на то, что согласно извещениям [26] изменения, внесенные в рассмотренную техническую документацию [16] – [25] после даты приоритета изобретения по оспариваемому патенту, не касаются отмеченных выше конструктивных элементов известной топливной аппаратуры.

Констатация вышесказанного обуславливает вывод о том, что до даты приоритета изобретения по оспариваемому патенту в результате использования были известны сведения о средстве, конструкция которого описывается документацией [16] – [25], и которому присущи все признаки

независимого пункта формулы изобретения по оспариваемому патенту, включая характеристику назначения.

Таким образом, в возражении содержатся доводы, подтверждающие несоответствие изобретения по оспариваемому патенту условию патентоспособности «новизна».

Учитывая сделанный вывод, анализ материалов [5], [6] и [27] не проводился.

На заседании коллегии палаты по патентным спорам 05.07.2012 патентообладатель отказался от предложения коллегии палаты по патентным спорам откорректировать формулу изобретения, что предусмотрено пунктом 4.9 Правил ППС.

Учитывая изложенное, коллегия палаты по патентным спорам пришла к выводу о возможности:

удовлетворить возражение, поступившее 05.04.2012, признать патент Российской Федерации на изобретение № 2230215 недействительным полностью.