

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ УКРАЇНИ
АПЕЛЯЦІЙНА ПАЛАТА

вул. Василя Липківського, 45, м. Київ-35, 03680, МСП, Україна
Тел.: (044) 494 06 06 Факс: (044) 494 06 67

Р І Ш Е Н Н Я

16 травня 2017 року

Колегія Апеляційної палати Державної служби інтелектуальної власності України, затверджена розпорядженням заступника голови Апеляційної палати Шатової І.О. від 20.02.2017 № 30 у складі головуючого Тумко Л.І. та членів колегії Колотілової Ю.Ю., Котик К.О. розглянула заперечення Харківського національного автомобільно-дорожнього університету та Денисенка Олега Васильовича проти рішення Державної служби інтелектуальної власності України (далі – ДСІВ) від 25.10.2016 про відмову у видачі патенту на винахід “Спосіб визначення ступеня насичення напрямків руху регульованого перехрестя” за заявкою № а 2015 02650.

Представник Державного підприємства “Український інститут інтелектуальної власності” (далі – заклад експертизи) – Населенко Л.П.

При розгляді заперечення до уваги були взяті такі документи:
заперечення вх. № 107 від 04.01.2017 проти рішення ДСІВ від 25.10.2016 про відмову у видачі патенту на винахід “Спосіб визначення ступеня насичення напрямків руху регульованого перехрестя” за заявкою № а 2015 02650;
копії матеріалів заявки № а 2015 02650.

Аргументація сторін.

За результатами кваліфікаційної експертизи, проведеної закладом експертизи з урахуванням змін і додаткових матеріалів, поданих у зв'язку з одержанням апелянтами попереднього висновку кваліфікаційної експертизи вих. № 17088/3А/16 від 12.08.2016 (далі – попередній висновок) встановлено, що заявлений винахід не відповідає умовам патентоздатності, визначеним для нього частиною 1 статті 7 Закону України “Про охорону прав на винаходи і корисні моделі” (далі – Закон): за пунктом 1 формули не є новим.

Експертиза проводилась відповідно до Закону та встановлених на його основі Правил розгляду заявки на винахід та заявки на корисну модель, затверджених наказом Міністерства освіти і науки України, від 05.03.2002 №197 (далі – Правила розгляду), та з урахуванням Правил складання і подання заявки на винахід та заявки на корисну модель, які затверджені наказом Міністерства освіти і науки України від 22.01.2001 № 22 (далі – Правила складання).

Під час підготовки висновку закладом експертизи взяті до уваги: змінена формула винаходу та сторінки опису, отримані 27.09.2016, первинно подані документи заявки українською мовою (формула винаходу на 1 арк., опис винаходу на 2 арк. та креслення на 2 арк.), попередній висновок кваліфікаційної експертизи № 17088/3А/16 від 02.08.2016, відповідь на попередній висновок кваліфікаційної експертизи, надана листом № 2321/07а від 21.09.2016, зі зміненими формулою винаходу та 9 сторінкою опису.

З рівня техніки експертизою взяті до уваги наступні документи:

UA u201501825, дата подання 02.03.2015, дата публікації 25.08.2015 (далі – Д1).

Конспект лекцій з дисципліни “Автоматизовані системи управління на транспорті” Ккл. В.С. Віниченко – Харків: ХНАМГ, 2007. – С. 20-25,34-36 (далі – Д2).

Щодо перевірки новизни винаходу згідно з частиною 3 статті 7 Закону та відповідно до пункту 6.5.2 Правил розгляду експертизою вказано наступне.

Зміни у зміненій формулі винаходу стосуються визначення параметра ступеня насичення напрямків руху, який в первинній формулі обчислювався “як відношення числа ТЗ, що прибуває до перехрестя в даному напрямку за час циклу регулювання до максимального числа ТЗ, що покинули перехрестя в тому ж напрямку...” а в зміненій формулі цей параметр виражається через уже визначені параметри “як відношення інтенсивності ТЗ по даному напрямку до величини потоку насичення в цьому ж напрямку”.

Як відомо з загальних знань “інтенсивність транспортного потоку – це кількість транспортних засобів, що проїжджають через перетин вулично – дорожньої мережі за одиницю часу. Розрізняють інтенсивність руху, виражену у фізичних транспортних засобах і в приведених одиницях (ПО). Для того, щоб врахувати наявність у транспортному потоці транспортних засобів різних типів, використовують коефіцієнти приведення, а інтенсивність руху виражають у приведених одиницях за годину, де приведеною одиницею вважається легковий автомобіль” (Д2, розд. 5.1, стор. 20).

Тобто це є та ж величина, що і в первинній формулі, тільки в приведених одиницях. Те ж стосується і іншої зміни формули винаходу “величини потоку насичення в цьому ж напрямку”. Відповідно до розділу 5.2.1 документу Д2 (стор. 25) “Потік насичення - це гранична кількість транспортних засобів, що може проїхати у певному напрямку руху через перехрестя”, що є тою ж величиною, що і ознака в первинній формулі – “максимального числа ТЗ, що покинули перехрестя в тому ж напрямку”.

Експертиза констатувала, що змінена формула винаходу не містить ознак способу (пункт 13.1 Правил розгляду), які б відрізнялись від первинної формули винаходу. У зв'язку з зазначеним експертиза підтвердила свої висновки, щодо умов патентоздатності заявленого винаходу.

Під час розгляду винаходу за незалежним пунктом 1, експертиза встановила, що сукупність ознак цього пункту розкрита у документі Д1 (у формулу винаходу документа Д1), а саме: “Спосіб визначення ступеню насичення напрямків руху регульованого перехрестя, заснований на скануванні одночасно трьома гостроспрямованими лазерними променями зони перехрестя з точці над його геометричним центром конусним видом розгортки, причому оптична вісь одного з положень розгортки першого променя вибирається так, щоб він описував коло на проїжджій частині перехрестя в області стоп-ліній всіх його підходів, а друге положення розгортки відповідало відхиленню лазерного променя, при якому радіус другого концентричного кола на поверхні проїзної частини зменшується на певну задану величину, при цьому зміна положень розгортки здійснюється з високою швидкістю по черзі через кожен період сканування, а другий промінь розгортки формується зі зміщенням на третину періоду по колу розгортки та зі зміною кута нахилу оптичної вісі променя, як і першого, по черзі у реперній точці через кожен період сканування так, щоб радіус другого концентричного кола на вході першої контрольованої зони зменшувався на певну задану величину, третій оптичний промінь лазерної розгортки формується зі зміщенням по відношенню до другого ще на третину періоду по колу розгортки, а кути нахилу оптичних вісей третього променя, як і двох перших, змінюють по черзі у реперній точці через кожен період сканування так, щоб радіус другого концентричного кола на вході другої контрольованої зони зменшувався на певну задану величину, при цьому відстань між входною і вихідною межами другої контрольованої зони вибирають за умови, щоб вона перевищувала найбільш можливу чергу транспортних засобів, яка може збиратися по одній із смуг руху на сигнал світлофору, що забороняє дорожній рух, подальшому прийомі відображених оптичних сигналів фотоприймачами і надалі перетворенні цих сигналів в імпульсно-числові коди, за якими визначаються швидкість, тип та час пересування транспортних засобів на входах і виходах обох контрольованих зон, напрямки їх руху по смугам, кількість транспортних засобів у черзі у фізичних та приведених одиницях, значення зупиночного шляху різного типу транспортних засобів, час пересування черги зони стоп-ліній довж окремих тактів одного циклу світлофорного регулювання, а потім наявність транспортних засобів по окремим смугам в першій контрольованій зоні та в зоні самого перехрестя на момент початку проміжного такту, а момент закінчення проміжного такту формується за моментами, коли останній транспортний засіб, що знаходився в зоні перехрестя, почне перетинати своїм переднім бампером одну з ліній сканування першого променя по смугах руху на виході з перехрестя, при цьому тривалість основного такту визначається моментом закінчення роз'їзду найбільшої за часом черги по смугам руху в даній фазі регулювання, який формується по моменту перетинання заднім бампером останнього в черзі транспортного засобу однієї з ліній сканування в зоні стоп-лінії при умові, що на цей момент першу контрольовану зону повністю залишать всі транспортні засоби, а в іншому випадку кінець основного такту формується за максимальним фіксованим заздалегідь значенням, а тривалість циклу

світлофорного регулювання за результатами сканування визначається як сукупність основних та проміжних тактів всіх фаз, та на протязі кожного циклу світлофорного регулювання одночасно визначаються параметри руху транспортних потоків на підходах і в зоні перехрестя, основні, проміжні такти і цикл світлофорного регулювання, а також коефіцієнти приведення до легкового автомобілю, потоки насичення по кожній смузі руху на підходах до перехрестя, а також ступінь насичення напрямків руху регульованого перехрестя”.

Експертизою зазначено, що ознака щодо визначення ступеня насичення напрямків руху регульованого перехрестя, а саме, як відношення числа ТЗ, що прибуває до перехрестя в даному напрямку за час циклу регулювання до максимального числа ТЗ, що покинули перехрестя в тому ж напрямку на зелений сигнал світлофору, або (як відношення інтенсивності ТЗ по даному напрямку до величини потоку насичення в цьому ж напрямку – в зміненій формулі) явно не розкрита в документі Д1, але є притаманною об’єкту з Д1, оскільки належить до загальноприйнятих визначень основних понять у цій галузі техніки (Д2, стор. 34, 20, 25).

Проаналізувавши вищенаведене, експертиза враховуючи пункти 6.5.2.2, 6.5.2.4 Правил розгляду, встановила, що всі ознаки винаходу, який заявляється в пункті 1 формули, є відомими з документів Д1. Тому, згідно з пунктом 6.5.2.1 Правил розгляду експертиза зробила висновок, що винахід, заявлений в пункті 1 формули не відповідає умові патентоздатності “новизна”, так як він є частиною рівня техніки.

На підставі висновку закладу експертизи 25.10.2016 ДСІВ прийнято рішення про відмову у видачі патенту на винахід “Спосіб визначення ступеня насичення напрямків руху регульованого перехрестя” за заявкою № а 2015 02650.

Апелянти – Харківський національний автомобільно-дорожний університет та Денисенко О.В. заперечують проти рішення ДСІВ від 25.10.2016 за заявкою № а 2015 02650 та надають наступні доводи.

Наведені у попередньому висновку кваліфікаційної експертизи ознаки, що належать до прототипу, відносяться до обмежувальної частині формули винаходу і тому взагалі не претендують на новизну. Зазначені ознаки як сукупна технологія визначення ряду перелічених параметрів вже використовувалась у багатьох винаходах і корисних моделях, що захищені патентами, і при тому ці ознаки не були причиною відмови на їх видачу.

У прототипі Д1 теж використовують три гостро направлених променя зі зміщенням на третину періоду, але це необхідно для визначення елементів циклу та самого циклу світлофорного регулювання, які за визначеною технологією не вимагають визначення ступеня насичення напрямків руху (далі – СННР) регульованого перехрестя у тій формі, яка необхідна для запропонованого способу і не є притаманною об’єкту Д1, як це вважає експертиза.

Поняття СННР достатньо поширене і відоме в організації дорожнього руху (наприклад, Кременец Ю.А., Печерский М.П., Афанасьев М.Б. - “Технические

средства организации дорожного движения: Учебник для вузов” - М.: ИКЦ “Академкнига”, 2005. - 279 с. [1], або Левашов А.Г. Михайлов А.Ю. Головных И.М. - “Проектирование регулируемых пересечений: Учеб. Пособие” - Иркутск: Изд-во ИрГТУ, 2007. - 208 с. [2]). Це загальновідомий критерій оцінки якості функціонування винятково регульованих перехресть, який визначається як статичний для можливої подальшої реорганізації перехрестя.

Поняття пропускну́ї здатності (об’єкт прототипу) та затримки руху теж відносяться до загальних критеріїв оцінки якості та ефективності функціонування як перегонів, перехресть так інших елементів ВДМ. Але, на відміну від них, СННР як статична і кількісна характеристика чітко вказує причини відхилення процесу регулювання на перехресті від оптимального і необхідні шляхи по структурній реорганізації перехрестя (зміна топографії перехрестя, або зміни схеми пофазного роз’їзду, перерозподіл напрямків руху по смугах, заборона окремих напрямків руху і т.д.). А кількісні значення пропускну́ї здатності або затримок руху, що можливо отримати запропонованою технологією в динаміці, необхідно ще додатково аналізувати для виявлення відхилень від бажаного процесу керування.

Апелянти зазначають, що вони вперше пропонують використання цього критерію якості у динаміці (у реальному часі дії), коли при різкій зміні умов руху транспортних потоків (ожеледиця, туман, різка зміна інтенсивності транспортних потоків при масових заходах по місту і т.д.), відбувається різка зміна кількісних параметрів СННР перехрестя, для яких необхідна структурна реорганізація руху на перехресті в реальному масштабі часу за інформацією виміру в динамічному режимі вказаних в заявці параметрів.

Таку структурну реорганізацію руху можливо забезпечити за рахунок оперативної зміни кількості фаз, перерозподілу транспортних потоків по смугам руху (електронні покажчики напрямків), тимчасовою заборонаю окремих напрямків руху (при використанні універсальних світлофорних об’єктів, що відомі за кордоном) і т.д. І це рішення ніяк не може вважатися загальноприйнятим підходом і притаманним об’єкту Д1.

Структурна реорганізація руху на перехресті в динаміці необхідна тому, що параметрична оптимізація елементів циклу та циклу в цілому (яка у запропонованому способі здійснюється одночасно), може впроваджуватись лише для однієї конкретно обраної схеми роз’їзду. Більш ефективною технологією оптимізації керування на регульованому перехресті є послідовна і одночасна оптимізація схеми роз’їзду (структурна оптимізація), а потім оптимізація елементів циклу (параметрична оптимізація), що можливо забезпечити на основі виміру СННР по запропонованій технології. І нічого загальноприйнятого в цій пропозиції апелянти не бачать.

Така характеристика як СННР є достатньо самостійною і широко відомою як статична і оформляти її другим пунктом до формули прототипу, в якому визначаються різнопланові критеріальні параметри оцінки ефективності регулювання руху на перехресті є некоректним і нелогічним підходом. Більш того,

якщо б дана пропозиція була б оформлена другим пунктом у формулі прототипу, вона відповідала б умовам патентоздатності. А оформлене окремо рішення, що також має відмінні риси, чомусь не відповідає таким умовам, що, на думку апелянта, не є логічним. Тому метою запропонованого способу є розширення функціональних можливостей, що в умовах необхідності визначення СННР в динаміці (в реальному масштабі часу), відповідає положенню про визначення новизни наданого для розгляду способу.

Апелянти зазначають, що вже наголошували на тому, що визначення СННР в динаміці є необхідною операцією для подальшої реорганізації схеми роз'їзду (структурної оптимізації керування перехрестям), що вважається більш високим рівнем адаптивного керування. Разом з параметричною оптимізацією елементів циклу регулювання це представляє комбіноване оптимальне керування, що з ознакою виміру СННР в реальному часі складає новизну, яка апелянтам не відома. І якщо, експертизі відомі аналогічні рішення з аналогічною метою, то їх і треба протиставляти цій заявці. Апелянти вважають, що за сукупністю ознак запропоноване рішення можливо було б оформити як новий спосіб застосування, тому що він відповідає новим якостям застосування за результатом, якого досягають при використанні заявленого винаходу у практиці регулювання дорожнього руху.

Апелянти стверджують, що у своєму попередньому висновку експертиза взагалі не ставила питання: “навіщо необхідно визначати СННР запропонованою технологією у динаміці, коли загальновідома методика містить просте статичне розрахування цього параметру?”. У такій ситуації їм було б більш зрозуміло, що основні розбіжності між експертизою і заявником стосуються застосування цього параметру в іншій якості і надали би більш аргументовану відповідь експертизі на її попередній висновок.

Апелянти зазначають, що не зрозуміли з попереднього висновку, що за стандартною термінологією словами “наданий матеріал заявки є частиною рівня техніки” формулюється відмова у видачі патенту за відсутності новизни і надав у відповіді лише необхідну корекцію формули винаходу.

Таким чином, на погляд апелянтів, надана необхідна доказова база стосовно того, що заявлений об'єкт відповідає визначенню процесу як об'єкту технології, тобто є сукупність дій, що спрямовані на досягнення певного технічного результату і відповідає положенню про визначення новизни наданого для розгляду способу.

Враховуючи наведені доводи, апелянти просять відмінити рішення ДСІВ від 25.10.2016 про відмову у видачі патенту на винахід “Спосіб визначення ступеня насичення напрямків руху регульованого перехрестя” за заявкою № а 2015 02650 та видати патент на винахід.

Колегія Апеляційної палати вивчила і проаналізувала аргументацію сторін, що міститься в матеріалах справи та яку було наведено під час розгляду заперечення в апеляційному засіданні.

Відповідно до пункту 17.3.13 Регламенту Апеляційної палати Державної служби інтелектуальної власності України, затвердженого наказом Міністерства освіти і науки України від 15.09.2003 № 622, керуючись Законом, Правилами розгляду та Правилами складання при розгляді заперечення колегія Апеляційної палати перевірила обґрунтованість рішення ДСІВ за заявкою № а 2015 02650 в межах доводів заперечення.

За результатами аналізу матеріалів заявки колегією Апеляційної палати встановлено наступне.

Під час проведення кваліфікаційної експертизи заявки № а 2015 02650 заявнику надіслано попередній висновок №17088/ЗА/16 від 12.08.2016, в якому зазначено, що заявлений винахід не відповідає умові патентоздатності новизна, оскільки сукупність ознак цього винаходу вже відома з документів UA u201501825 (Д1), який має більш ранню дату подання, та Конспекту лекцій з дисципліни “Автоматизовані системи управління на транспорті” (Д2). Заявникові запропоновано проаналізувати зауваження експертизи та надати змінену формулу винаходу.

У встановлений Законом строк заявник подав відповідь на запит експертизи, де зазначив, що вносить зміни у матеріали заявки відповідно до зауважень експертизи.

Розглянувши відповідь заявника та змінену формулу винаходу, експертиза зробила остаточний висновок про невідповідність винаходу умовам патентоздатності, а саме умові новизни. При підготовці цього висновку взято до уваги первинно подані документи заявки та змінену формулу, а також відповідь заявника від 27.09.2016 на попередній висновок кваліфікаційної експертизи № 17088/ЗА/16 від 12.08.2016.

Остаточний висновок про невідповідність умовам патентоздатності зроблено з урахуванням внесених до формули винаходу змін, які на думку експертизи є відомими з загальних знань, і розкриті у документі Д2. Експертиза стверджує, що “змінена формула винаходу не містить ознак способу, які б відрізнялися від первинної формули винаходу, тому підтверджує свої висновки щодо умов патентоздатності заявленого винаходу”, і далі приводить аргументацію стосовно відповідності сукупності суттєвих ознак способу до сукупності аналогічних ознак, відомих з документу Д1.

У запереченні апелянти не погоджуються з висновком експертизи і звертають увагу на те, що винахід містить ознаку, яка не є загальноприйнятною. Такою ознакою є визначення СННР (ступень насичення напрямків руху) в динаміці, що є необхідною операцією для подальшої реорганізації схеми роз'їзду (структурної оптимізації керування перехрестям), яка разом з параметричною оптимізацією елементів циклу регулювання представляє комбіноване керування, що складає новизну винаходу.

Апелянти висловлюють думку, що експертиза не надала вичерпного тлумачення власних претензій, що привело до нерозуміння змісту експертного

висновку, результатом чого стала неможливість представлення більш аргументованої відповіді. Апелянти зазначають, що розраховували на пропозиції від експертизи щодо коригування формули винаходу у разі, якщо представлених змін недостатньо, але отримали рішення про відмову у видачі патенту.

На переконання колегії Апеляційної палати зазначені доводи апелянтів є слухними у зв'язку з наступним.

Пунктом 6.6.6. Правил розгляду передбачено, що після попереднього рішення про відмову у видачі патенту заявнику може бути надісланий запит, якщо у відповідь на попереднє рішення про відмову заявник надав змінені матеріали заявки та/або додаткові матеріали і в зв'язку з цим виникли обставини, що можуть бути підставою для нового запиту відповідно до пунктів 6.6.2 і 6.6.3 Правил розгляду. Згідно з пунктом 6.6.2. Правил розгляду підставою для запиту може бути, зокрема, необхідність вирішення питань, пов'язаних з перевіркою винаходу на відповідність умовам патентоздатності згідно з пунктами 6.5.1-6.5.3 Правил розгляду, або необхідність коригування формули винаходу за результатами перевірки винаходу на відповідність умовам патентоздатності.

Колегія Апеляційної палати звернула увагу на те, що в остаточному висновку міститься аргументація щодо відсутності новизни з огляду на документ Д2, при цьому у попередньому висновку така аргументація відсутня.

Отже, остаточний висновок містив аргументи, яких не було в попередньому висновку №17088/3А/16 від 02.08.2016, і на які експертиза не надала можливості надіслати відповідь.

Колегія Апеляційної палати вважає, що надання заявниками зміненої формули, щодо якої у закладу експертизи виникли аргументи, відмінні від тих, що містилися у попередньому висновку №17088/3А/16 від 02.08.2016, є обставинами, що можуть бути підставою для нового запиту.

Отже, на переконання колегії Апеляційної палати, заклад експертизи повинен був продовжити діловодство за заявкою на підставі пункту 6.6.6 Правил розгляду і, керуючись частиною 18 статті 16 Закону, надіслати заявникові обґрунтований попередній висновок з пропозицією надати мотивовану відповідь з усуненням, у разі необхідності, зазначених у висновку недоліків.

Такої пропозиції зроблено не було, замість неї заявники отримали остаточний висновок про невідповідність винаходу умовам патентоздатності, на підставі якого прийнято рішення про відмову у видачі патенту на винахід.

У зв'язку з викладеним колегією Апеляційної палати зроблено висновок, що під час проведення кваліфікаційної експертизи заявникам не надано встановленої законодавством можливості подати мотивовану відповідь на аргументи експертизи та/або відкориговану формулу винаходу, і це є підставою для задоволення заперечення апелянтів.

За результатами розгляду заперечення, керуючись Законом України “Про охорону прав на винаходи і корисні моделі”, Регламентом Апеляційної палати

Державної служби інтелектуальної власності України, затвердженим наказом Міністерства освіти і науки України від 15.09.2003 № 622, колегія Апеляційної палати

в и р і ш и л а:

1. Заперечення Харківського національного автомобільно-дорожнього університету та Денисенка О. В. задовольнити.

2. Рішення ДСІВ від 25.10.2016 про відмову у видачі патенту на винахід “Спосіб визначення ступеня насичення напрямків руху регульованого перехрестя” за заявкою № а 2015 02650 відмінити.

3. Заявку № а 2015 02650 повернути на кваліфікаційну експертизу.

Рішення набирає чинності з дати його затвердження наказом ДСІВ.

Головуючий

Л.І.Тумко

Члени колегії

Ю.Ю.Колотілова

К.О.Котик