

**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 Федеральным законом от 18.12.2006 № 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 30.04.2020 г. № 644/261, зарегистрированным в Министерстве юстиции Российской Федерации 25.08.2020 № 59454 (далее – Правила ППС), рассмотрела возражение РЕМБЕРГ БУЕНО, Эрнст Альберт (далее – заявитель), поступившее 05.03.2022 на решение Федеральной службы по интеллектуальной собственности (далее – Роспатент) от 07.07.2021 об отказе в выдаче патента на изобретение по заявке № 2018137181/11, при этом установлено следующее.

Заявлено изобретение № 2018137181/11 «Система противоударной сигнализации для припаркованного транспортного средства», совокупность признаков заявленного изобретения изложена в формуле, представленной на дату подачи заявки, в следующей редакции:

«1. Система обеспечения противоударной защиты для припаркованного транспортного средства, которая содержит центральный компьютер, содержащий монитор состояния, датчик управления, датчик расстояния, датчик близости, определитель скорости и ускорения, анализатор значений пороговых параметров, переключатели света и звука, монитор

аккумуляторной батареи и переключатель процесса, а также датчики, расположенные на передней и задней частях транспортного средства.

2. Система по п. 1, отличающаяся тем, что датчики являются ультразвуковыми датчиками, установленными на бамперах или защитных решетках радиатора транспортного средства в качестве исходного оборудования, причем указанные датчики соединены с сенсорным управлением центрального компьютера таким образом, что представляют первый элемент, который посредством измерения расстояния до окружающих объектов предоставляет необходимую информацию центральному компьютеру для получения трех основных параметров, которыми являются расстояние, скорость и ускорение.

3. Система по п. 1, отличающаяся тем, что датчиками служит размещенная на задней части транспортного средства электронная камера, при этом на передней части транспортного средства расположена другая камера, причем они соединены с центральным компьютером проводным или беспроводным способом, что позволяет обеспечивать центральный компьютер информацией о вертикальном размере номеров, находящихся на номерных знаках транспортных средств, которые приближаются к защищенному транспортному средству, таким образом детектор расстояния центрального компьютера определяет расстояние, на котором указанная номерная табличка находится по отношению к камере, опираясь на зависимость величины расстояния от высоты номеров номерной таблички, зарегистрированной детектором изображения камеры, так что при измерении расстояния, после применения для этой величины первой и второй производных по времени, система определяет расстояние, скорость и ускорение приближающегося транспортного средства.

4. Система по п. 1 или 3, отличающаяся тем, что датчики являются электронными камерами, используемыми в качестве датчиков расстояния, которые в случае столкновения с защищенным припаркованным транспортным средством делают фотографию номерной таблички транспортного средства, допустившего столкновение, и отправляют эту

информацию через центральный компьютер и интернет посредством средств, позволяющих представлять доказательства события столкновения с данными о времени и месте этого события.

5. Система по п. 1, отличающаяся тем, что анализатор пороговых значений параметров является оперативным устройством, сконфигурированным в центральном компьютере, и при этом содержит файл данных, определяющий комбинации допустимого ускорения, расстояния и скорости, которые не считаются рискованными, причем все эти данные интегрируются в систему отсчета, к которой применяется уравнение для оценки фактора риска, который определяет, насколько опасен маневр приближения другого транспортного средства в каждый момент времени, при этом в случае, когда величины данных, интегрированных в эту систему, превышены, анализатор пороговых значений параметров с помощью переключателя активизирует световой и звуковой сигнал».

При вынесении решения Роспатента от 07.07.2021 об отказе в выдаче патента был сделан вывод о несоответствии заявленного изобретения условию патентоспособности «новизна».

В подтверждение данного довода в решении Роспатента приведены следующие патентные документы:

- US 2012286974 A1, опубл. 15.11.2012 (далее – [1]);
- MX 2012008184 A, опубл. 17.01.2014 (далее – [2]);
- JP 2006329776 A, опубл. 07.12.2006 (далее – [3]);
- TW 201542409 A, опубл. 16.11.2015 (далее – [4]);
- US 2006187009 A1, опубл. 24.08.2006 (далее – [5]);
- US 2012041632 A1, опубл. 16.02.2012 (далее – [6]).

Заявителем в соответствии с пунктом 3 статьи 1387 указанного выше Гражданского кодекса было подано возражение, в котором он выразил несогласие с доводами решения Роспатента.

Настоящим Заявитель просит пересмотреть решение экспертизы в связи с готовностью Заявителя скорректировать формулу с учётом выявленных источников информации.

То, что описано в текущей заявке, полностью отличается от того, что описано в противопоставленных источниках, в самой фундаментальной вещи, которая заключается в функции или конечной цели. Система, описанная в рассматриваемой заявке, предлагает метод защиты припаркованного транспортного средства, в котором установлена система, и это делается пассивным способом, то есть он не предназначен для того, чтобы транспортное средство, оснащенное системой, могло выполнять маневры, чтобы избежать аварии или столкновения, а только подавать сигналы тревоги, которые позволяют водителю транспортного средства, приближающегося к припаркованному транспортному средству, оборудованному системой, реагировать, избегая столкновения, и что, если авария подтверждена, фотографии записываются, чтобы обеспечить юридическую идентификацию транспортного средства. Которое вызвало событие, посредством его фотографии, его номерных знаков и всех параметров, связанных с аварией, для целей последующих судебных исков.

В корреспонденции от 12.01.2023 заявителем была представлена уточненная редакция формулы и пояснения к ней, содержащие указание на релевантные части материалов заявки, в которых содержатся признаки, внесенные в данную редакцию уточненной формулы.

Изучив материалы дела заявки и возражения, коллегия установила следующее.

С учетом даты международной подачи заявки (14.03.2017), правовая база для оценки патентоспособности заявленного изобретения включает Кодекс, а также Правила составления, подачи и рассмотрения документов, являющихся основанием для совершения юридически значимых действий по государственной регистрации изобретений, Требования к документам заявки на выдачу патента на изобретение и Порядок проведения информационного поиска при проведении экспертизы по существу по заявке на выдачу патента на изобретение и представления отчета о нем, утвержденные приказом Министерства экономического развития Российской Федерации от 25.05.2016 №316 (далее – Правила, Требования и Порядок).

В соответствии с пунктом 1 статьи 1350 Кодекса изобретению предоставляется правовая охрана, если оно является новым, имеет изобретательский уровень и промышленно применимо.

Согласно пункту 2 статьи 1350 Кодекса 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 пунктом 2 статьи 1350 Кодекса изобретение имеет изобретательский уровень, если для специалиста оно явным образом не следует из уровня техники. Уровень техники для изобретения включает любые сведения, ставшие общедоступными в мире до даты приоритета изобретения.

Согласно пункту 70 Правил, при проверке новизны изобретение признается новым, если установлено, что совокупность признаков изобретения, представленных в независимом пункте формулы изобретения, неизвестна из сведений, ставших общедоступными в мире до даты приоритета изобретения (далее – уровень техники).

В соответствии с пунктом 75 Правил при проверке изобретательского уровня изобретение признается имеющим изобретательский уровень, если установлено, что оно для специалиста явным образом не следует из уровня техники. Изобретение явным образом следует из уровня техники, если оно может быть признано созданным путем объединения, изменения или совместного использования сведений, содержащихся в уровне техники, и (или) общих знаний специалиста.

В соответствии с пунктом 76 Правил, проверка изобретательского уровня изобретения может быть выполнена по следующей схеме: - определение наиболее близкого аналога изобретения;

- определение наиболее близкого аналога изобретения в соответствии с пунктом 35 Требований к документам заявки;

- 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 заявленного изобретения;

- анализ уровня техники в целях подтверждения известности влияния признаков, совпадающих с отличительными признаками заявленного изобретения, на указанный заявителем технический результат. Изобретение признается не следующим для специалиста явным образом из уровня техники, если в ходе проверки не выявлены решения, имеющие признаки, совпадающие с его отличительными признаками, или такие решения выявлены, но не подтверждена известность влияния этих отличительных признаков на указанный заявителем технический результат.

В соответствии с пунктом 77 Правил не признаются соответствующими условию изобретательского уровня изобретения, основанные на дополнении известного средства какой-либо известной частью, присоединяемой к нему по известным правилам, если подтверждена известность влияния такого дополнения на достигаемый технический результат.

Согласно пункту 102 Правил, если в результате экспертизы заявки по существу установлено, что заявленное изобретение, выраженное формулой изобретения, предложенной заявителем, не соответствует хотя бы одному из условий патентоспособности, предусмотренных пунктом 1 статьи 1350 Кодекса, принимается решение об отказе в выдаче патента.

Согласно подпункту 1 пункта 35 Требований в качестве аналога изобретения указывается средство, имеющее назначение, совпадающее с назначением изобретения, известное из сведений, ставших общедоступными в мире до даты приоритета изобретения. В качестве наиболее близкого к изобретению указывается тот аналог, которому присуща совокупность признаков, наиболее близкая к совокупности существенных признаков изобретения.

В соответствии с пунктом 11 Порядка общедоступными считаются сведения, содержащиеся в источнике информации, с которым любое лицо может ознакомиться.

Согласно пункту 12 Порядка датой, определяющей включение источника информации в уровень техники, для опубликованных патентных документов является указанная на них дата опубликования.

В соответствии с пунктом 39 Правил ППС лицо, подавшее возражение или заявление, вправе с представлением соответствующих материалов ходатайствовать, в частности:

об изменении испрашиваемого объема правовой охраны изобретения, полезной модели или промышленного образца с соблюдением требований статьи 1378 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Анализ доводов, содержащихся в решении Роспатента, и доводов, изложенных в возражении, касающихся оценки соответствия заявленного изобретения по независимому пункту 1 вышеприведенной формулы условию патентоспособности «новизна», показал следующее.

Патентный документ [1] опубликован до даты приоритета заявленного изобретения, т.е. может быть включен в уровень техники для целей проверки его соответствия условиям патентоспособности (см. пункт 12 Порядка).

В патентном документе [1] (см. описание, фиг.1, реферат) раскрыта система обеспечения противоударной защиты для припаркованного транспортного средства [0003], которая содержит центральный компьютер (блок обработки (119) принимает данные от передних и задних датчиков приближения и видеокамер), содержащий монитор состояния [0024] (графический интерфейс пользователя (GUI) (213) обеспечивает драйвер дисплеем для настройки системы и просмотра изображений видеокамеры), датчик управления [0025]-[0027], датчик расстояния, датчик близости (множество датчиков приближения (111)), определитель скорости и ускорения ([0019],[0028]-[0030] блок обработки (119) вычисляет расстояние (a) и скорость (v) приближающегося объекта в конусе (111),(115) детекторного луча датчика приближения, если объект обнаружен и определено, что он приближается, процессор (201) увеличивает частоту дискретизации датчиков приближения (111),(115) и вычисляет скорость и расстояние (положение) объекта от транспортного средства 103), анализатор значений пороговых

параметров ([0024],[0030],[0041] если объект не обнаруживается в течение времени, превышающего заданный пользователем порог, и двигатель автомобиля выключен, система отключается, система уменьшает частоту дискретизации до заданной пользователем нижней границы, если в течение определенного пользователем периода времени не обнаруживается никакой активности), переключатели света и звука ([0024],[0039] выбранные водителем предупредительные меры, такие как аварийные огни и/или звуковой сигнал, инициируются для оповещения приближающегося объекта/водителя транспортного средства), монитор аккумуляторной батареи ([0024] перед началом работы драйвер вводит параметры конфигурации системы с помощью графического интерфейса (213), системные настройки хранятся в хранилище данных (205) и могут включать настройки сохранения заряда батареи) и переключатель процесса ([0024],[0026]-[0027] системные настройки хранятся могут включать систему “вкл.” или “выкл.” для того, когда транспортное средство припарковано, систему “вкл.” или “выкл.” для того, когда транспортное средство движется), а также датчики (111,115), расположенные на передней и задней частях транспортного средства (см. описание [0003],[0015]-[0042], фиг.1-3).

Исходя из изложенного можно констатировать, что заявленное техническое решение по независимому пункту 1 вышеприведенной формулы известно из сведений, содержащихся в патентном документе [1]

Таким образом, заявленное изобретение по независимому пункту 1 формулы не соответствует условию патентоспособности «новизна».

В отношении зависимых пунктов 2-5 формулы заявленного изобретения необходимо отметить следующее.

В отношении признаков зависимых пунктов 2 и 5 формулы заявленного изобретения следует отметить на их известность из патентных документов [1] (см. описание абз. [0015]-[0030]) или [2] (см. описание с.6 - 8, фиг.1-11.).

В отношении признаков зависимого пункта 3 формулы заявленного изобретения следует отметить на их известность из патентных документов [3] (см. фиг.1-2) или [4] (см. описание, фиг.1-8).

В отношении признаков зависимого пункта 4 формулы заявленного изобретения следует отметить на их известность из патентного документа [1] (см. описание, абз. [0042]).

Таким образом, внесение совокупности признаков зависимых пунктов 2-5 формулы в совокупность признаков независимого пункта формулы не влечет к изменению вывода о непатентоспособности заявленного изобретения.

Исходя из вышеуказанного, можно согласиться с выводом, сделанным в решении Роспатента в отношении заявленного изобретения.

Заявителем, в процессе делопроизводства по возражению, в корреспонденции от 12.01.2023, была представлена уточненная редакция формулы, скорректированная путем включения признаков, содержащихся в описании заявки, выраженная в следующем виде:

«1. Система обеспечения противоударной защиты для припаркованного транспортного средства, содержащего двигатель, которая содержит центральный компьютер, монитор состояния, датчик управления, датчик расстояния, датчик близости, определитель скорости и ускорения, анализатор пороговых параметров, переключатели светового сигнала и звукового сигнала, монитор аккумуляторной батареи и переключатель процесса, а также датчики, расположенные на передней и задней частях транспортного средства, характеризующаяся тем, что анализатор пороговых параметров представляет собой оперативное устройство, выполненное в центральном компьютере и имеющее файл данных, определяющий комбинации допустимого ускорения, расстояния и скорости, которые не считаются рискованными, причем все эти данные интегрированы в систему отсчета, к которой применяется уравнение для оценки фактора риска ФР, который определяет, насколько опасен маневр приближения в заданный момент, и в случае превышения величины данных, интегрированных в пороговую систему отсчета анализатор пороговых параметров активирует световые сигналы и звуковой сигнал посредством переключателя, при этом датчики, размещенные на передней и задней частях транспортного средства, представляют собой оптические датчики и/или

ультразвуковые датчики, причем датчик приближения использует сигналы, поступающие от ультразвуковых и/или оптических датчиков для определения того, является ли приближающийся объект пешеходом, и при этом система выполнена с возможностью активации световых сигналов и звуковых сигналов только при достаточном заряде батареи, при условии определения, что двигатель выключен, а датчиками определен объект в зоне чувствительности, и определено, что этот объект является транспортным средством, а фактор риска ФР превышает установленное значение данных, интегрированных в указанную систему.

2. Система по п. 1, отличающаяся тем, что датчики являются ультразвуковыми датчиками, установленными на бамперах или защитных решетках радиатора транспортного средства в качестве исходного оборудования, причем указанные датчики соединены с сенсорным управлением центрального компьютера таким образом, что представляют первый элемент, который посредством измерения расстояния до окружающих объектов предоставляет необходимую информацию центральному компьютеру для получения трех основных параметров, которыми являются расстояние, скорость и ускорение.

3. Система по п. 1, отличающаяся тем, что датчиком служит размещенная на задней части транспортного средства электронная камера, при этом на передней части транспортного средства расположена другая камера, причем они соединены с центральным компьютером проводным или беспроводным способом, что позволяет обеспечивать центральный компьютер информацией о вертикальном размере номеров, находящихся на номерных знаках транспортных средств, которые приближаются к защищенному транспортному средству, таким образом детектор расстояния центрального компьютера определяет расстояние, на котором указанная номерная табличка находится по отношению к камере, опираясь на зависимость величины расстояния от высоты номеров номерной таблички, зарегистрированной детектором изображения камеры, так что при измерении расстояния, после применения для этой величины первой и второй

производных по времени, система определяет расстояние, скорость и ускорение приближающегося транспортного средства.

4. Система по п. 3, отличающаяся тем, что датчики являются электронными камерами, используемыми в качестве датчиков расстояния, которые в случае столкновения с защищенным припаркованным транспортным средством делают фотографию номерной таблички транспортного средства, допустившего столкновение, и отправляют эту информацию через центральный компьютер и интернет посредством средств, позволяющих представлять доказательства события столкновения с данными о времени и месте этого события.

5. Система по п. 1, отличающаяся тем, что датчик приближения выполнен с возможностью определения того, что движущийся объект является пешеходом, путем определения наличия мгновенного изменения расстояния, при котором объект внезапно появляется в поле зрения датчиков.

6. Система по п. 1, отличающаяся тем, что оптический датчик является электронной камерой, а датчик приближения выполнен с возможностью определения того, что объект является пешеходом, посредством определения отсутствия номерного знака на указанном объекте.

7. Система по п. 1, отличающаяся тем, что датчики, размещенные на передней и задней частях транспортного средства, являются исключительно ультразвуковыми датчиками, и при этом фактор риска ФР рассчитывается по уравнению  $ФР = (ДФР) (ДФС) (1 + ДФУ) (ДФМИР)$ , где ДФР импакт-фактор расстояния, ДФС импакт-фактор скорости, ДФУ импакт-фактор ускорения и ДФМИР импакт-фактор мгновенного изменения расстояния, который имеет только одно из двух значений: единицу или ноль.

8. Система по п. 1, отличающаяся тем, что датчики, размещенные на передней и задней частях транспортного средства, являются исключительно электронными камерами».

Содержание данной формулы на основании пункта 39 Правил ППС было проанализировано коллегией.

Данная формула, соответствующая статье 1378 Кодекса, была направлена на проведение информационного поиска.

По результатам проведенного поиска 23.03.2023 был представлен отчет о поиске и заключение по результатам указанного поиска, согласно которым изобретение, охарактеризованное уточненной заявителем формулой, соответствует всем условиям патентоспособности, предусмотренным статьей 1350 Кодекса.

Таким образом, каких-либо обстоятельств, препятствующих признанию данного изобретения, охарактеризованного уточнённой формулой, патентоспособной не выявлено.

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

**удовлетворить возражение, поступившее 05.03.2022, отменить решение Роспатента от 07.07.2021 и выдать патент Российской Федерации на изобретение с формулой, представленной 12.01.2023.**

(21) 2018137181/11

(51) МПК

***B60Q 1/48 (2006.01)***

***B60Q 1/52 (2006.01)***

***G06K 9/00 (2006.01)***

***G06K 9/32 (2006.01)***

***G08G 1/017 (2006.01)***

(57) 1. Система обеспечения противоударной защиты для припаркованного транспортного средства, содержащего двигатель, которая содержит центральный компьютер, монитор состояния, датчик управления, датчик расстояния, датчик близости, определитель скорости и ускорения, анализатор пороговых параметров, переключатели светового сигнала и звукового сигнала, монитор аккумуляторной батареи и переключатель процесса, а также датчики, расположенные на передней и задней частях транспортного средства, характеризующаяся тем, что анализатор пороговых параметров представляет собой оперативное устройство, выполненное в центральном компьютере и имеющее файл данных, определяющий комбинации допустимого ускорения, расстояния и скорости, которые не считаются рискованными, причем все эти данные интегрированы в систему отсчета, к которой применяется уравнение для оценки фактора риска ФР, который определяет, насколько опасен маневр приближения в заданный момент, и в случае превышения величины данных, интегрированных в пороговую систему отсчета анализатор пороговых параметров активирует световые сигналы и звуковой сигнал посредством переключателя, при этом датчики, размещенные на передней и задней частях транспортного средства, представляют собой оптические датчики и/или ультразвуковые датчики, причем датчик приближения использует сигналы, поступающие от ультразвуковых и/или оптических датчиков для определения того, является ли приближающийся объект пешеходом, и при этом система выполнена с возможностью активации световых сигналов и звуковых сигналов только при достаточном заряде батареи, при условии определения , что

двигатель выключен, а датчиками определен объект в зоне чувствительности, и определено, что этот объект является транспортным средством, а фактор риска ФР превышает установленное значение данных, интегрированных в указанную систему».

2. Система по п. 1, отличающаяся тем, что датчики являются ультразвуковыми датчиками, установленными на бамперах или защитных решетках радиатора транспортного средства в качестве исходного оборудования, причем указанные датчики соединены с сенсорным управлением центрального компьютера таким образом, что представляют первый элемент, который посредством измерения расстояния до окружающих объектов предоставляет необходимую информацию центральному компьютеру для получения трех основных параметров, которыми являются расстояние, скорость и ускорение.

3. Система по п. 1, отличающаяся тем, что датчиком служит размещенная на задней части транспортного средства электронная камера, при этом на передней части транспортного средства расположена другая камера, причем они соединены с центральным компьютером проводным или беспроводным способом, что позволяет обеспечивать центральный компьютер информацией о вертикальном размере номеров, находящихся на номерных знаках транспортных средств, которые приближаются к защищенному транспортному средству, таким образом детектор расстояния центрального компьютера определяет расстояние, на котором указанная номерная табличка находится по отношению к камере, опираясь на зависимость величины расстояния от высоты номеров номерной таблички, зарегистрированной детектором изображения камеры, так что при измерении расстояния, после применения для этой величины первой и второй производных по времени, система определяет расстояние, скорость и ускорение приближающегося транспортного средства.

4. Система по п. 3, отличающаяся тем, что датчики являются электронными камерами, используемыми в качестве датчиков расстояния,

которые в случае столкновения с защищенным припаркованным транспортным средством делают фотографию номерной таблички транспортного средства, допустившего столкновение, и отправляют эту информацию через центральный компьютер и интернет посредством средств, позволяющих представлять доказательства события столкновения с данными о времени и месте этого события.

5. Система по п. 1, отличающаяся тем, что датчик приближения выполнен с возможностью определения того, что движущийся объект является пешеходом, путем определения наличия мгновенного изменения расстояния, при котором объект внезапно появляется в поле зрения датчиков.

6. Система по п. 1, отличающаяся тем, что оптический датчик является электронной камерой, а датчик приближения выполнен с возможностью определения того, что объект является пешеходом, посредством определения отсутствия номерного знака на указанном объекте.

7. Система по п. 1, отличающаяся тем, что датчики, размещенные на передней и задней частях транспортного средства, являются исключительно ультразвуковыми датчиками, и при этом фактор риска ФР рассчитывается по уравнению  $ФР = (ДФР) (ДФС) (1 + ДФУ) (ДФМИР)$ , где ДФР импакт-фактор расстояния, ДФС импакт-фактор скорости, ДФУ импакт-фактор ускорения и ДФМИР импакт-фактор мгновенного изменения расстояния, который имеет только одно из двух значений: единицу или ноль.

8. Система по п. 1, отличающаяся тем, что датчики, размещенные на передней и задней частях транспортного средства, являются исключительно электронными камерами.

(56) US 2012286974 A1, 15.11.2012;

US 2005035879 A1, 17.02.2005;

DE 19937939 A1, 01.03.2001;

US 2014168435 A1, 19.06.2014;

MX 2012008184 A, 17.01.2014.

Примечание: при публикации сведений о выдаче патента будут использованы описание и первоначальные чертежи в редакции, представленной на дату подачи заявки.