



ЕВРАЗИЙСКАЯ ПАТЕНТНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ (ЕАПО)

The Eurasian Patent Organization

ЕВРАЗИЙСКОЕ ПАТЕНТНОЕ ВЕДОМСТВО (ЕАПВ)

The Eurasian Patent Office

Россия, 109012, Москва, М. Черкасский пер., 2/6
2/6, M. Cherkassky per., Moscow 109012, Russia

Факс (Fax) +7(495) 616-2253, Email: info@eapo.org

РЕШЕНИЕ

об отклонении возражения против выдачи евразийского патента

В соответствии с правилами 53(2), 53(3) и 53(8)(абзац первый) Патентной инструкции к Евразийской патентной конвенции (далее – Патентная инструкция) Евразийское патентное ведомство по результатам рассмотрения возражения против выдачи евразийского патента № 016711 приняло решение об отклонении возражения против выдачи этого патента со следующими обоснованиями.

1. Евразийский патент № 016711

Евразийским патентным ведомством (ЕАПВ) выдан евразийский патент № 016711 на «Амортизатор транспортного средства» (изобретатель Тихоненко О.О.), обладателем которого на дату подачи возражения является компания «ТРОЯ КЭПИТАЛ ГРУП», США. Патент выдан по евразийской заявке № 201100281. Сведения о выдаче опубликованы 29.06.2012 г.

1.1. Патент выдан со следующей формулой изобретения, включающей в представленном в патенте виде три альтернативных варианта изобретения в одном независимом пункте формулы, условно обозначенных ниже по тексту формулы, как варианты *I*, *II* и *III*, характеризующиеся соответственно группами признаков *A*, *B* и *C* и подгруппами признаков */a/* и */б/* в группах *A* и *C* и подгруппами признаков */в/* – */д/* в группе *B*.

«Амортизатор транспортного средства, содержащий гильзу, поршневую крышку, штоковую крышку, шток, поршень с уплотнением, при этом шток с поршнем выполнены с возможностью совместного продольного перемещения в гильзе, а штоковая крышка содержит уплотнение для штока, отличающийся тем, что

<i>I</i>	<p><i>A</i> вышеупомянутая гильза выполнена таким образом, что <u>в области гильзы, прилегающей к поршневой крышке</u>, внутренняя полость гильзы по длине области гильзы содержит по крайней мере два участка, и на каждом из участков в направлении от поршневой крышки к штоковой крышке внутренний диаметр гильзы по длине участка уменьшается до величины минимального внутреннего диаметра гильзы на этом участке, а затем увеличивается до величины максимального внутреннего диаметра гильзы на этом участке <i>/a/</i>, и на участке, наиболее близком к поршневой крышке, минимальный внутренний диаметр гильзы по своей величине меньше минимального внутреннего диаметра гильзы участка, наиболее удаленного от поршневой крышки <i>/б/</i>;</p>
	<p><i>B</i> и <u>в срединной области гильзы</u> внутренняя полость гильзы по длине области гильзы содержит три участка: участок, наиболее близкий к поршневой крышке, участок, наиболее удаленный от поршневой крышки, и средний участок <i>/в/</i>; и на каждом из участков внутренний диаметр гильзы по длине участка уменьшается до величины минимального внутреннего диаметра гильзы на этом участке, а затем увеличивается до величины максимального внутреннего диаметра гильзы на этом участке <i>/з/</i>, и на среднем участке минимальный внутренний диаметр гильзы по своей величине</p>

		<p>больше минимального внутреннего диаметра гильзы на участке, наиболее близком к штоковой крышке, и больше минимального внутреннего диаметра гильзы участка, наиболее удаленного от штоковой крышки /d/;</p>
II	C	<p>или гильза выполнена таким образом, что <u>в области гильзы, прилегающей к штоковой крышке</u>, внутренняя полость гильзы по длине области гильзы содержит по крайней мере два участка, и на каждом из участков в направлении от поршневой крышки к штоковой крышке внутренний диаметр гильзы по длине участка уменьшается до величины минимального внутреннего диаметра гильзы на этом участке, а затем увеличивается до величины максимального внутреннего диаметра гильзы на этом участке /a/, и на участке, наиболее близком к штоковой крышке, минимальный внутренний диаметр гильзы по своей величине меньше минимального внутреннего диаметра гильзы участка, наиболее удаленного от штоковой крышки /b/;</p>
	B	<p>и <u>в срединной области гильзы</u> внутренняя полость гильзы по длине области гильзы содержит три участка: участок, наиболее близкий к поршневой крышке, участок, наиболее удаленный от поршневой крышки, и средний участок /b/; и на каждом из участков внутренний диаметр гильзы по длине участка уменьшается до величины минимального внутреннего диаметра гильзы на этом участке, а затем увеличивается до величины максимального внутреннего диаметра гильзы на этом участке /c/, и на среднем участке минимальный внутренний диаметр гильзы по своей величине больше минимального внутреннего диаметра гильзы на участке, наиболее близком к штоковой крышке, и больше минимального внутреннего диаметра гильзы участка, наиболее удаленного от штоковой крышки /d/;</p>
III	A	<p>вышеупомянутая гильза выполнена таким образом, что <u>в области гильзы, прилегающей к поршневой крышке</u>, внутренняя полость гильзы по длине области гильзы содержит по крайней мере два участка, и на каждом из участков в направлении от поршневой крышки к штоковой крышке внутренний диаметр гильзы по длине участка уменьшается до величины минимального внутреннего диаметра гильзы на этом участке, а затем увеличивается до величины максимального внутреннего диаметра гильзы на этом участке /a/, и на участке, наиболее близком к поршневой крышке, минимальный внутренний диаметр гильзы по своей величине меньше минимального внутреннего диаметра гильзы участка, наиболее удаленного от поршневой крышки /b/;</p>
	B	<p>и <u>в срединной области гильзы</u> внутренняя полость гильзы по длине области гильзы содержит три участка: участок, наиболее близкий к поршневой крышке, участок, наиболее удаленный от поршневой крышки, и средний участок /b/; и на каждом из участков внутренний диаметр гильзы по длине участка уменьшается до величины минимального внутреннего диаметра гильзы на этом участке, а затем увеличивается до величины максимального внутреннего диаметра гильзы на этом участке /c/, и на среднем участке минимальный внутренний диаметр гильзы по своей величине больше минимального внутреннего диаметра гильзы на участке, наиболее близком к штоковой крышке, и больше минимального внутреннего диаметра гильзы участка, наиболее удаленного от штоковой крышки /d/;</p>
	C	<p>при этом <u>в области гильзы, прилегающей к штоковой крышке</u>, внутренняя полость гильзы по длине области гильзы также содержит по крайней мере два участка, и на каждом из участков в направлении от поршневой крышки к штоковой крышке внутренний диаметр гильзы по длине участка уменьшается до величины минимального внутреннего диаметра гильзы на этом участке, а затем увеличивается до</p>

величины максимального внутреннего диаметра гильзы на этом участке /а/, и на участке, наиболее близком к штоковой крышке, минимальный внутренний диаметр гильзы по своей величине меньше минимального внутреннего диаметра гильзы участка, наиболее удаленного от штоковой крышки /б/».

1.2. Согласно описанию изобретения по ЕА 016711 техническими результатами, ожидаемыми от использования изобретения, охарактеризованного приведенной выше формулой, являются:

увеличение силы, противодействующей движению поршня в гильзе цилиндра в областях, прилегающих к крышкам амортизатора (с. 4, абз. 5-й);

исключение автоколебательного (очевидно имеется ввиду уменьшение амплитуды автоколебаний, т.к. «исключение» означало бы невозможность совершенствования амортизаторов в этом направлении) и резонансного режимов работы амортизатора при движении транспортного средства за счет обеспечения несимметричности конструкции амортизатора относительно срединной точки на продольной оси амортизатора (с. 5, абз. 5-й).

Задействование двух боковых поверхностей уплотнения при прямом ходе и отбое при нахождении поршня в названных областях не является техническим результатом, неточно названным таковым в описании (с. 4, абз. 6-й и 7-й).

2. Возражение против выдачи ЕА 016711

26.12.2012 г. в ЕАПВ поступило возражение против выдачи патента ЕА 016711 (далее – возражение), поданное фирмой ООО «Куб ЕВРАЗИЯ» (далее – возражающая сторона) по процедуре административного аннулирования на основании несоответствия изобретения, по мнению возражающей стороны, условию патентоспособности «изобретательский уровень».

2.1. Источники информации, приведенные в возражении.

Для обоснования неправомерности выдачи патента возражающей стороной приведены следующие источники информации:

Д1 – патент RU 74862 (U1) на полезную модель «Амортизатор транспортного средства», выданный на имя Тихоненко О.О.; описание изобретения опубликовано 20.07.2008 г.;

Д2 – опубликованная заявка DE 2158382 на изобретение «Амортизатор толчков и колебаний телескопической формы» (изобретатель – Фрайлер, Адальберт, Германия); заявка опубликована 30.05.1973 г.;

Д3 – патент DE 1968883 (U) на полезную модель «Амортизирующее устройство, состоящее из частей, движущихся друг относительно друга» (патентовладелец Герман Хемшайдт Машиненфабрик, Германия), опубликован 21.09.1967 г.;

Д4 – патент US 5257680 на «Амортизатор с поверхностным эффектом, имеющие как гистерезисный, так и фрикционный компоненты», опубликован 02.11.1993 г.

Источники Д2 и Д3 представлены вместе с полным переводом их описания на русский язык, источник Д4 – с переводом на русский язык релевантных мест описания.

2.2. Обоснования несоответствия изобретения по ЕА 016711 условию патентоспособности «изобретательский уровень».

В части, касающейся оснований, выдвинутых для аннулирования патента, доводы возражающей стороны в обоснование ее позиции, изложенные в возражении отдельно в отношении каждого из альтернативных вариантов I – III изобретения по ЕА 016711, сводятся (в изложении применительно ко всем трем альтернативным вариантам) к следующим.

2.2.1. Наиболее близким аналогом изобретения по оспариваемому патенту является известный из Д1 амортизатор транспортного средства с гильзой, выполненной таким образом, что внутренняя полость гильзы по ее длине содержит в областях гильзы вблизи поршневой

и/или штоковой крышек и в срединной области гильзы чередующиеся участки разных (большого и меньшего) диаметров (см. с. 9, строки 23-27, и варианты выполнения амортизатора 1j – 6j, с. 9, строка 28, – с.11, строка 13).

Изобретение по оспариваемому патенту отличается от описанного в Д1 решения следующими признаками:

(1) наличием дополнительного участка (участков) вблизи поршневой или штоковой крышки, причем на указанном участке (участках) внутренний диаметр гильзы в ее продольном направлении уменьшается до величины минимального внутреннего диаметра гильзы на этом участке (участках), а затем увеличивается до величины максимального внутреннего диаметра гильзы на этом участке (участках);

(2) различием в диаметрах участков, при котором на участке, наиболее близком к поршневой или штоковой крышке, минимальный внутренний диаметр гильзы меньше минимального внутреннего диаметра гильзы на участке, наиболее удаленном соответственно от поршневой или штоковой крышки;

(3) в наличии в срединной области трех участков (выступов), минимальный внутренний диаметр среднего из которых превышает минимальные внутренние диаметры крайних из этих трех участков.

2.2.2. Отличительные признаки (1) и (2) (см. *фиг. 2 и 3 ЕА 016711*) имеют место в амортизаторе, известном из документа Д2, применяемом, в том числе, и в транспортных средствах. Внутренняя полость гильзы этого амортизатора по ее длине содержит, по крайней мере, два участка, причем на каждом из участков внутренний диаметр гильзы по длине участка уменьшается до величины минимального внутреннего диаметра гильзы на этом участке, а затем увеличивается до величины максимального внутреннего диаметра гильзы на этом участке (см. перевод Д2, строка 13 снизу на с. 8 – строка 4 на с. 5, п.п. 1, 8 и 9 формулы изобретения по Д2).

Кроме того, на участке, наиболее близком к концу пути вдвигания или соответственно закрывания (см. перевод Д2, последний абзац на с. 7 описания), минимальный внутренний диаметр (18", *фиг. 5*) гильзы по своей величине меньше минимального внутреннего диаметра (18', *фиг. 5*) гильзы участка, удаленного от упомянутого участка, наиболее близкого к концу пути вдвигания или закрывания.

То есть в Д2 раскрыто выполнение внутренней поверхности гильзы амортизатора с чередующимися участками, имеющими разные внутренние диаметры, уменьшающиеся в направлении к одной из торцевых крышек гильзы.

Согласно Д2 (см. перевод к Д2, строка 13 снизу на с. 4 – строка 4 на с. 5) наличие нескольких чередующихся участков с разными (попеременно большим и меньшим) внутренними диаметрами обеспечивает более плавный, без сильных толчков, режим торможения. Как следствие, уменьшающиеся диаметры внутренней поверхности гильзы обеспечивают плавное увеличение степени торможения к концу хода, когда движение должно прекращаться без удара и толчка.

Эти отличительные признаки (1) и (2) изобретения по патенту ЕА 016711 известны также из документа Д3, относящегося к амортизатору, внутренняя полость гильзы которого по ее длине содержит по крайней мере два участка, и на каждом из участков внутренний диаметр гильзы по длине участка уменьшается до величины минимального внутреннего диаметра гильзы на этом участке, а затем увеличивается до величины максимального внутреннего диаметра гильзы на этом участке (см. перевод Д3, строки 11-20 на с. 3, строки 10-14 на с. 4).

При этом, как показано в Д3, для достижения прогрессивной амортизации, т.е. амортизации разной величины, диаметры волн волнистой трубы могут быть выполнены различным образом (см. там же с. 4, строки 12-14), т.е. волны имеют различные диаметры, чтобы получать

разные по силе амортизирующие усилия в обоих направлениях и разные величины амортизацию (см. там же, строки 14-17 на с. 3), так что специалисту в данной области техники очевиден выбор меньшего внутреннего диаметра гильзы именно в области у поршневой крышки для обеспечения большей силы трения и, следовательно, эффективности демпфирования в указанной области.

2.2.3. Отличительные признаки (3) направлены на получение внутренней формы гильзы в срединной области последней (*внутренняя форма гильзы соответствует той форме, которая показана на фиг. 5 ЕА 016711*). Эти признаки:

сводятся к очевидному выбору в срединной области гильзы для создания усилия, противодействующего резонансным колебаниям, такой последовательности минимальных диаметров (последовательности чередования участков с разными диаметрами), которая явным образом следует из Д2 и Д3, исходя из описанных в них закономерностей демпфирования (*указаны выше в пункте 2.2 настоящего решения*) при изменении диаметра (размеров) и профиля выступов;

не могут быть признаны вносящими вклад в изобретательский уровень изобретения по ЕА016711, поскольку они являются, по сути количественными признаками и выбраны, исходя из известных закономерностей, и известно их влияние на технический результат.

Что касается количества участков (выступов) на внутренней поверхности гильзы, то выбор их количества (два, три, четыре, пять, десять и т.д.) для обеспечения желаемой степени и желаемого хода амортизации, исходя из обеспечения заданного режима демпфирования и размеров амортизатора, а также известности этой закономерности из Д4, согласно которому количество помехообразующих элементов (*выступов*) выбирается из условия получения желаемого минимального или порогового уровня затухания эффекта демпфирования (см. перевод строк 31-38 в столбце 3 Д4), также является очевидным для специалиста.

2.2.4. Таким образом, изобретение по патенту ЕА 016711 основано на замене одной схемы расположения участков гильзы другой известной схемой с получением результата, влияние на достижение которого отличительными от прототипа признаками известно из предшествующего уровня техники, т.е. изобретение по всем альтернативным его вариантам в том виде, как оно охарактеризовано в формуле изобретения, не отвечает согласно пункту 5.8 Правил составления, подачи и рассмотрения евразийских заявок в Евразийском патентном ведомстве (далее – Правила) условию патентоспособности «изобретательский уровень».

На основании этого возражающая сторона ходатайствует о признании патента ЕА 016711 недействительным полностью.

3. Отзыв патентовладельца на возражение против выдачи евразийского патента

Отзыв патентовладельца на возражение против выдачи ЕА 016711, поступившем в ЕАПВ 05.04.2013 г., содержит доводы, сводящиеся к следующим.

В Д2 – Д4 отсутствуют признаки, характеризующие сущность изобретения по ЕА 016711, в частности признаки, обозначенные в формуле изобретения, приведенной в пункте 1 настоящего решения, как группы признаков *A/a*, *A/b* и *C/a*, *C/b*, обеспечивающие увеличение силы противодействия движению поршня у крышек амортизатора, а в Д1 отсутствуют признаки, обозначенные в упомянутой формуле изобретения как группы признаков *B/e*, *B/z* и *B/d*, обеспечивающие повышение сил трения, противодействующих резонансным колебаниям колеса транспортного средства и росту амплитуды этих колебаний.

Признаки формулы изобретения по ЕА 016711:

являются функционально взаимозависимыми, так как все они вместе описывают форму гильзы, поэтому они неразрывно взаимосвязаны и нет ни одной ссылки, где бы они все вместе раскрывались, и из которых следовала бы известность гильзы с такой формой;

обеспечивают в совокупности достижение указанных выше технических результатов, а их влияние на достижение этих технических результатов из предшествующего уровня техники не известно.

Таким образом Д1 – Д4, даже вместе взятые, не порочат изобретательский уровень изобретения по ЕА 016711.

Владелец патента просит отказать в удовлетворении возражения.

4. Ответ возражающей стороны на отзыв патентовладельца

Возражающей стороной 07.05.2013 г. представлен в ЕАПВ ответ на отзыв патентовладельца на возражение, в котором возражающая сторона подтверждает свою позицию в отношении несоответствия изобретения по оспариваемому патенту условию патентоспособности «изобретательский уровень» в свете комбинации документов Д1, Д2 или Д3 и Д4.

Доводы, содержащиеся в названном выше ответе, сводятся к следующим.

Признаки группы **A/a/** раскрыты в Д2 (см., например, с. 4, последний абзац) и в Д3, как указано в возражении (см. с. 11-12), признаки группы **A/б/** – в Д1 (см. с. 10, строки 4-11, характеризующие варианты 2j и 3j), признаки группы **B/в/** – в Д1 (см. фиг. 4), признаки группы **B/г/** – в Д1 (см. характеристику варианта 1j на с.9), признаки подгруппы **B/д/** – в возражении (см. доводы на с. 21-24 возражения, кратко изложенные в пункте 2.2.3 настоящего решения).

Группы признаков, указанных в формуле изобретения по ЕА 016711, как признаки **A** и/или **C**, с одной стороны, и как признаки **B**, с другой стороны (т.е. характеризующие амортизатор, как имеющий «выступы» в области поршневой крышки и/или в области штоковой крышки и, как имеющий «выступы» в срединной области) не являются взаимозависимыми, поскольку нет ни конструктивной связи между ними, ни связи между ними в процессе работы амортизатора (возможны ситуации, когда будет задействована только одна из упомянутых областей), а их совместное использование обеспечивает получение суммарного результата как суммы результатов, достигаемых каждым из этих вариантов изобретения.

В данном отношении возражение основано на Правилах, согласно которым, если технический результат достигается за счет совокупности части признаков, функционально не связанных с остальными признаками, устанавливается известность этой совокупности признаков и достигаемого технического результата.

5. Дополнительные материалы, представленные сторонами патентного спора к заседанию коллегии

Накануне заседания коллегии возражающей стороной представлено дополнение к ответу на отзыв патентовладельца и представителем патентовладельца в день заседания коллегии – дополнительный отзыв на возражение. Содержащиеся в названных дополнительных материалах доводы пояснительного характера были заслушаны и приняты во внимание коллегией в тех рамках, в которых они были освещены представителями сторон на этом заседании.

6. Коллегиальное рассмотрение возражения

Возражение против выдачи патента ЕА 016711 рассмотрено коллегией экспертов ЕАПВ 28.05.2013 г. с участием представителей сторон.

По результатам рассмотрения возражения, указанных в нем источников информации Д1, Д2, Д3 и Д4, отзыва патентовладельца на возражение и ответа возражающей стороны на отзыв коллегией с учетом доводов сторон, приведенных на заседании коллегии (в том числе доводов содержащихся в названных выше дополнительных материалах), установлено следующее.

6.1. Коллегия разделяет позицию возражающей стороны в отношении отсутствия взаимозависимости между группой признаков изобретения, указанными в формуле изобретения по ЕА 016711 как признаки *A* и *C*, с одной стороны, и как признаки *B*, с другой стороны. Раздельный анализ этих в отношении оценки их соответствия или несоответствия условию патентоспособности «изобретательский уровень» является правомерным, основанным на пункте 5.8 (абз. 14-й) Правил.

6.2. С доводами, содержащимися в отзыве патентовладельца, о том, что признаки *A/б/* «и на участке, наиболее близком к поршневой крышке, минимальный внутренний диаметр гильзы по своей величине меньше минимального внутреннего диаметра гильзы участка, наиболее удаленного от поршневой крышки» (*и соответствующие им применительно к области штоковой крышки признаки C/б/*) не раскрыты в Д3 и Д4, следует согласиться.

6.3. Вместе с тем доводы патентовладельца о том, что названные выше признаки *A/б/* (*и C/б/*) не раскрыты в Д2, не могут быть признаны убедительными.

В Д2 раскрыт амортизатор, в том числе для транспортного средства, в гильзе которого имеет место чередование диаметров (диаметров «выступов») большей и меньшей величины, а также такое уменьшение диаметра от участка к участку, при котором согласно Д2 (см. перевод к Д2, строка 13 снизу на стр. 4 – строка 8 на стр. 5) сравнительно мало уменьшенный диаметр следует за соответственно сильнее уменьшенным диаметром, следующим за диаметром большого размера, что обеспечивает замедление движения поршня в направлении одного из торцов, т.е. по существу в Д2 раскрыто уменьшение по направлению к торцу гильзы (т.е. к поршневой или штоковой крышке) внутренних диаметров ее участков, выпуклых в направлении к оси гильзы.

Указание в Д2 на чередование диаметров большей и меньшей величины от участка к участку, при котором в направлении к одному из торцов гильзы сравнительно мало уменьшенный диаметр следует за соответственно сильнее уменьшенным диаметром является достаточным основанием считать, что количество таких участков в Д2 не ограничено только тем количеством участков, которые изображены на фиг. 5 Д2.

При этом признаки *A/б/* (*и C/б/*) имеют отношение только к тем участкам, на которых в продольном направлении гильзы ее внутренний диаметр сначала уменьшается до величины минимального внутреннего диаметра, а затем увеличивается до величины максимального внутреннего диаметра гильзы на этом участке. Какие-либо особенности расположения в гильзе вышеуказанных участков относительно других по форме её участков в формуле изобретения по ЕА 016711 не раскрываются.

То есть форма гильзы, характеризующаяся признаками *A/б/* (*и C/б/*) в формуле изобретения по патенту ЕА 016711 не отличается от формы гильзы, раскрытой в Д2.

6.4. С доводами возражающей стороны в отношении несоответствия изобретения по ЕА 016711 в части, характеризующей выполнение амортизатора в области его поршневой крышки (признаки *A* патентной формулы) и в области его штоковой крышки (признаки *C* патентной формулы), условию патентоспособности «изобретательский уровень» при известности амортизаторов, раскрытых в Д1 и Д2, следует согласиться.

Наиболее близким аналогом к изобретению по патенту ЕА 016711 является известный из Д1 амортизатор транспортного средства, гильза которого выполнена таким образом, что в областях гильзы вблизи поршневой и/или штоковой крышек внутренняя полость гильзы по ее длине (см. стр. 9, строки 23-27) содержит чередующиеся участки (на фиг. 5 таких участков 7: d-D-d-D-d) переменного диаметра.

Согласно Д1 (см. стр. 9, строки 23-27) в результате наличия чередующихся по длине гильзы участков с большим и меньшим диаметром увеличение силы трения имеет место каждый раз как при сжатии амортизатора, так и при отбое. При этом из Д1 (см. стр. 15 строки 3-10) известно, что при переходе от участка с большим диаметром (D) к участку с меньшим диаметром (d) сила трения увеличивается в десятки раз.

Отличие изобретения по патенту ЕА 016711 от амортизатора по Д1 заключается в том, что из двух участков, на которых внутренний диаметр гильзы в направлении от крышки сначала уменьшается до минимального значения, а затем увеличивается до максимального значения, участок, наиболее близкий к крышке, имеет минимальный внутренний диаметр гильзы, который по своей величине меньше минимального внутреннего диаметра гильзы участка, наиболее удаленного от этой же крышки.

Однако, как уже отмечалось в абзаце втором пункта 6.3 настоящего решения, из Д2 известна форма гильзы, в которой на участке, наиболее близком к торцу гильзы, минимальный внутренний диаметр гильзы по своей величине меньше минимального внутреннего диаметра гильзы участка, наиболее удаленного от этого торца. При этом из Д2 следует, что такое расположение участков увеличивает интенсивность замедления поршня при движении его по направлению к торцу гильзы, т.е. к концу рабочего хода поршня, от одного участка к другому.

Как следствие, изобретение по патенту ЕА 016711 в части, характеризующей выполнение амортизатора в области его поршневой и штоковой крышек (*в части признаков А и С*):

сводится к созданию средства (*амортизатора*), состоящего из известных из Д1 и Д2 частей (*чередующихся участков поверхности гильзы, выпуклых в направлении ее продольной оси и различающихся минимальным внутренним диаметром*), выбор и связь между которыми осуществлены на основе известных из Д2 правил и рекомендаций (*чередующиеся выпуклые участки размещают таким образом, что их внутренний минимальный диаметр убывает в направлении одной из или обеих крайних точек рабочего хода поршня*), а достигаемый при этом технический результат представляет собой простую сумму результатов, известного из Д1 (*благодаря чередующимся по длине гильзы выпуклым в направлении продольной оси гильзы участкам, увеличение силы трения имеет место каждый раз как при сжатии амортизатора, так и при отбое*), и результата, известного из Д2 (*чередование выпуклых в направлении продольной оси гильзы участков с диаметрами, уменьшающимися в направлении к одной или обоим из крайних точек рабочего хода поршня, увеличивает интенсивность замедления поршня при движении его по направлению к одному из торцов или к обоим торцам гильзы*), т.е. обусловлен только известными свойствами указанных частей и связей между ними;

с учетом пункта 5.8 (абзацы 28-й и 33-й) Правил не отвечает условию патентоспособности «изобретательский уровень».

6.5. Мнение возражающей стороны в отношении очевидности выполнения срединной области амортизатора по ЕА 016711 с учетом документов Д1 – Д4 не содержит достаточных оснований для отрицания соответствия изобретения по оспариваемому патенту условию патентоспособности «изобретательский уровень», учитывая следующие обстоятельства.

6.5.1. Наиболее близким аналогом изобретения по ЕА 016711 в части выполнения срединной области гильзы амортизатора (также, как и наиболее близким аналогом в части выполнения областей, прилегающих к концевым крышкам) является амортизатор по Д1, срединная область которого может иметь два и более, то есть множество чередующихся участков (выступов) разных (большого и меньшего) диаметров (вариант выполнения амортизатора 1j, с. 9, строка 32, – с.10, строка 3), чем согласно описанию (Д1 с.4, строки 3-6) обеспечивается повышение сил трения, противодействующих резонансным колебаниям колеса транспортного средства и росту амплитуды этих колебаний.

Аналогичное, характеризуемое наличием множества таких же участков (выступов), выполнение гильзы в срединной области имеют и амортизаторы, известные из Д3 и Д4.

Что же касается амортизатора по Д2, то он представляется не применимым для сопоставления со срединной областью амортизатора по ЕА 016711, поскольку согласно описанию (перевод Д2, с. 4, абз. 1-й снизу, – с. 5, абз. 1-й) его конструктивное выполнение и обусловленные им технические результаты относятся к концевым областям гильзы, а средняя ее часть не имеет выступов, так как поршень амортизатора должен «с относительно легким ходом, а также относительно быстро проходить длинные участки».

6.5.2. Амортизатор по оспариваемому ЕА 016711 согласно признакам **В** формулы изобретения отличается от амортизатора по Д1 выполнением срединной области гильзы амортизатора с тремя участками (выступами), минимальный внутренний диаметр среднего из которых превышает минимальные внутренние диаметры крайних участков, как отмечается и в возражении.

Однако, наличие в этой области именно трех, не более и не менее, участков (выступов), как это однозначно указано в патентной формуле и что соответствует описанию изобретения по оспариваемому патенту, характеризует частный количественный параметр в диапазоне его возможных множественных значений, что является первой отличительной особенностью изобретения по оспариваемому патенту в рассматриваемой части, не указанной в Д3 и Д4.

Поскольку известность «общего» не означает известности «частного», представляется неправомерным утверждать, что выполнение гильзы с множеством выступов, в котором всегда можно найти любое искомое их число, означает, что гильза будет характеризоваться наличием именно трех выступов. С учетом этого в Д4 не может содержаться каких-либо указаний, что из множества выступов, расположенных по всей длине внутренней поверхности гильзы, именно в срединной области гильзы необходимо расположить только три выступа.

Второй его отличительной особенностью, непосредственно связанной с первой, которая указана в формуле изобретения по ЕА 016711, но не указана в Д3 и Д4, является (как наглядно показано на фиг. 5 ЕА') выполнение среднего из этих именно трех участков (выступов) с большим диаметром, чем у крайних (по отношению к среднему) участков, или, другими словами, выполнением участков разновеликими.

Согласно описанию ЕА' могут иметь место и другие, не вошедшие в формулу изобретения варианты выполнения срединной области амортизатора, которые показаны на фиг. 4, 6 и 7 патента и на последней странице дополнительных материалов, представленных возражающей стороной, и которые также характеризуются выполнением названных участков разновеликими.

При этом, из описания амортизатора по Д3, использованного возражающей стороной для подтверждения известности выполнения упомянутых участков (выступов) разновеликими, не следует однозначным и недвусмысленным образом, как это необходимо при рассмотрении патентного спора:

что должен означать и как следует трактовать содержащийся в описании термин «диаметр» в отношении волн;

как (с учетом высказанного на заседании коллегии мнения по этому вопросу представителя патентовладельца) должны соотноситься в отношении характеристики амортизации термин «прогрессивный», означающий по определению (см., например, <http://www.gramota.ru/slovari/dic>) «Постепенно возрастающий, увеличивающийся», и понятие «амортизация разной величины».

К еще одной отличительной особенности, если толковать признаки формулы изобретения по оспариваемому патенту с учетом описания, согласно которому (с. 1 ЕА', 7-я строка снизу) срединная и концевые (прилегающие к крышкам) области имеют одинаковую протяженность, может быть отнесено наличие в срединной области (поскольку она имеет всего три

выступа) участков ровной (свободной от выступов) внутренней поверхности гильзы, что также не имеет места в Д3 и Д4.

6.5.3. Названные выше отличительные особенности выполнения срединной области гильзы амортизатора, взятые как в отдельности, так и в сочетаниях друг с другом, обуславливают другую конструкцию амортизатора и ее несимметричность, иную, чем в амортизаторах по Д3 и Д4, а также и по Д1 (Д1 упоминается здесь в связи с изложенным возражающей стороной в абзаце втором на с. 1 дополнительных материалов) и тем самым иную меру влияния на технический результат, указанный в абзаце третьем пункта 1.2 настоящего решения. При этом ни в одном из противопоставленных возражающей стороной источниках информации не упоминается обеспечение несимметричности конструкций известных амортизаторов как основы для достижения указанного технического результата.

С учетом этого как первая, так и другие отличительные особенности амортизатора по ЕА 016711, названные в пункте 6.5.3 настоящего решения, не являются количественными признаками изобретения и не оказывают такое же влияние на технический результат, как в противопоставленных амортизаторах, вне зависимости от известности закономерностей, исходя из которых эти отличительные признаки и их значения получены.

Тем самым норма, установленная пунктом 5.8 Правил (абз. 35-й), предусматривающая, что соответствующими изобретательскому уровню не могут быть признаны изобретения «основанные на изменении количественного признака (признаков), если известен факт влияния каждого из них на технический результат и новые значения этих признаков получены, исходя из известных закономерностей», к основаниям для оспаривания изобретения по противопоставленному патенту не является применимой.

6.5.4. Таким образом решения, известные из Д2 – Д4, не имеют признаков, которые совпадали бы с названными отличительными (от амортизатора по Д1) признаками изобретения по ЕА 016711 и обеспечивали бы такое же влияние на технический результат, которое обуславливается особенностями выполнения срединной области гильзы амортизатора по оспариваемому патенту.

Абзацами четвертым и пятнадцатым пункта 5.8 Правил составления, подачи и рассмотрения евразийских заявок в Евразийском патентном ведомстве (абзацы 4-й и 15-й) установлено соответственно, что:

«Изобретение признается не следующим для специалиста явным образом из уровня техники, в частности, в том случае, когда не выявлены решения, имеющие признаки, совпадающие с его отличительными признаками, или такие решения выявлены, но не установлена известность влияния отличительных признаков на указанный заявителем технический результат.»;

«Если известность указанной совокупности части признаков и/или ее связи с достигаемым техническим результатом не установлены, то делается вывод о том, что изобретение имеет изобретательский уровень.».

Исходя из этих норм и изложенного выше, изобретение по оспариваемому патенту представляется соответствующим условию патентоспособности «изобретательский уровень» по отношению к источникам информации, приведенным в возражении.

7. Заключение

На основании изложенного выше коллегия экспертов Евразийского патентного ведомства приняла решение отклонить возражение против выдачи евразийского патента № 016711 на изобретение «Амортизатор транспортного средства».