



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 аннулировании 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 № 016879 приняло решение об аннулировании этого патента со следующими обоснованиями.

1. Евразийский патент № 016879

Евразийским патентным ведомством выдан евразийский патент № 016879 на «Амортизатор транспортного средства», владельцем которого на дату подачи возражения является компания «ТРОЯ КЭПИТАЛ ГРУП», США. Патент выдан по евразийской заявке № 201101471/31. Сведения о выдаче патента опубликованы 30.08.2012 г.

Патент выдан с формулой изобретения, включающей три альтернативных варианта изобретения в одном независимом пункте формулы. Формула изобретения прилагается.

Согласно описанию изобретение по патенту ЕА 016879 за счет особенностей выполнения гильзы и штока амортизатора, указанных в отличительной части формулы изобретения, решает задачу улучшения демпфирующих свойств амортизатора.

К техническим результатам, которые ожидаются в результате осуществления изобретения и за счет которых решается указанная задача, относятся согласно описанию изобретения по оспариваемому патенту следующие:

(1) увеличение силы трения, противодействующей движению поршня в гильзе амортизатора, когда уплотнение поршня находится в области или областях, прилегающих к крышкам амортизатора;

(2) увеличение силы трения, противодействующей движению штока в уплотнении, когда уплотнение для штока находится в области штока, прилегающей к поршню или в области штока, прилегающей к свободному от поршня концу штока;

(3) задействование двух боковых поверхностей уплотнения поршня при прямом ходе или отбое при нахождении поршня в области гильзы, прилегающей к поршневой крышке или к штоковой крышке;

(4) задействование двух боковых поверхностей уплотнения штока при прямом ходе или отбое при нахождении поршня в области гильзы, прилегающей к поршневой крышке или к штоковой крышке.

2. Возражение против выдачи ЕА 016879

14.07.2013 года в ЕАПВ поступило возражение против выдачи патента ЕА 016879 (далее – возражение), поданное компанией Куб Евразия, Россия (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 Maschinenfabrik, Германия), патент опубликован 21.09.1967 г.

Источники Д2 и Д3 представлены вместе с полным их переводом на русский язык;

Д4 – патент US 5257680 на изобретение, относящееся к конструкции амортизатора (патентовладелец компания «Лорд», США); патент опубликован 02.11.1993 г.;

Д5 – опубликованная заявка DE 2238595 на изобретение «Фрикционный амортизатор» (патентовладелец, он же изобретатель DURAN HECTOR OSCAR, Аргентина), заявка опубликована 21.02.1974 г.

Источники Д4 и Д5 представлены с переводом релевантных частей описания изобретения.

2.2. Обоснования несоответствия изобретения по ЕА 016879 условию патентоспособности «изобретательский уровень», приведенные возражающей стороной.

Доводы возражающей стороны, изложенные в возражении и высказанные на заседании коллегии со ссылками на приведенные источники информации сводятся к следующим.

2.2.1. Наиболее близким аналогом изобретения по оспариваемому патенту является известный из Д1 амортизатор транспортного средства с гильзой, выполненной в трех альтернативных вариантах таким образом, что:

в областях гильзы вблизи поршневой и/или штоковой крышек внутренняя поверхность гильзы содержит чередующиеся по длине гильзы участки переменного диаметра (Д1, с. 9, строка 23-27), в частности два таких участка (Д1, с. 10, варианты 2j, 3j и 5j);), обеспечивающие увеличение силы трения уплотнения поршня о внутреннюю поверхность гильзы при перемещении поршня из участка с большим внутренним диаметром в участок с меньшим внутренним диаметром гильзы амортизатора. Тем самым решается задача повышения демпфирующих свойств амортизатора (Д1, с.11, строки 3-8);

в дополнение к указанному выполнению гильзы штока – шток в областях, прилегающих к поршню и/или к свободному от поршня концу штока, содержит два участка разного диаметра (см. с. 11, строка 9 – с. 12, строка 10; варианты 8j, 9j и 11j), что обеспечивает достижение аналогичного технического результата и решение той же задачи за счет увеличения силы трения, действующей на шток поршня при его перемещении через уплотнение штока, выполненное в штоковой крышке амортизатора, в частности при взаимодействии с уплотнением участка штока, имеющего больший диаметр.

2.2.2. Изобретение по оспариваемому патенту отличается от описанного в Д1 решения по всем трем альтернативным вариантам следующими особенностями (признаками).

Первая особенность – заключается в наличии на внутренней поверхности гильзы дополнительного участка вблизи поршневой и/или штоковой крышки, причем на указанном участке внутренний диаметр гильзы в ее продольном направлении уменьшается до величины минимального внутреннего диаметра гильзы на этом участке, а затем увеличивается до величины максимального внутреннего диаметра гильзы на этом участке. При этом величины внутренних диаметров участков с меньшими диаметрами уменьшаются в направлении к поршневой крышке и/или в направлении к штоковой крышке.

Вторая особенность – заключается в наличии на поверхности штока:

вблизи области штока, прилегающей к свободному от поршня концу штока, дополнительного участка, на котором максимальный наружный диаметр штока по своей

величине больше максимального наружного диаметра штока участка, наиболее удаленного от свободного от поршня конца штока,

и/или

вблизи поршневой области штока дополнительного участка, на котором максимальный наружный диаметр штока по своей величине больше максимального наружного диаметра штока на участке, наиболее удаленном от поршня.

Как следствие, уменьшающиеся/увеличивающиеся указанным образом диаметры участков внутренней поверхности гильзы/поверхности штока обеспечивают увеличение (по отношению к амортизатору по Д1) степени торможения (силы, противодействующей движению) поршня к концу его хода к поршневой и/или штоковой крышкам.

2.2.3. Первая отличительная особенность известна из амортизатора по Д2, применяемого, в том числе, и в транспортных средствах. Внутренняя полость гильзы этого амортизатора по ее длине содержит, по меньшей 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. 4 – строка 4 на с. 5, п.п. 1, 8 и 9 формулы изобретения).

Кроме того, на участке, наиболее близком к концу пути вдвигания или соответственно закрывания (см. перевод Д2, последний абзац на стр. 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 разных внутренних диаметров, уменьшающихся в направлении к одной из 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 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 и тем самым достижение тех же технических результатов, что и в амортизаторе по оспариваемому патенту, обозначенных выше как технические результаты (1) и (3).

Первая отличительная особенность, по мнению возражающей стороны, известна 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 (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.

2.2.4. Вторая отличительная особенность характеризуют, как считает возражающая сторона, выбор последовательности разных диаметров этого штока, очевидным образом следующий из указанных выше документов Д2 и Д3 с учетом изложенного возражающей стороной (см. пункт 2.2.3 настоящего решения) в отношении выполнения гильзы амортизатора с такими разными диаметрами и обеспечивающий достижение аналогичных технических результатов, обозначенных выше как технические результаты (2) и (4).

В отношении очевидности выбора (в изобретении по оспариваемому патенту) количества участков (выступов) на поверхности штока возражающей стороной приводится также ссылка на Д4.

Кроме того, эту вторую особенность возражающая сторона считает следующей и из документа Д5, относящегося к амортизатору со штоком конической формы, с которой, по мнению возражающей стороны, сопоставимо выполнение штока с несколькими выступами, обеспечивающими согласно этому мнению «коническую» поверхность штока.

Таким образом, возражающая сторона:

полагает, что изобретение по патенту ЕА 016879 основано на замене одной схемы расположения участков гильзы другой известной схемой с получением результата, влияние на достижение которого отличительных от прототипа признаков известно из предшествующего уровня техники, и, тем самым, очевидным образом следует из него и не отвечает условию патентоспособности «изобретательский уровень» по всем альтернативным вариантам изобретения;

ходатайствует о признании патента ЕА 016879 недействительным полностью.

3. Доводы представителя патентовладельца в связи с возражением

Отзыв на возражение против выдачи ЕА 016879, несмотря на продление по просьбе патентовладельца срока его представления, а также формула изобретения, которая могла бы быть изменена в связи с возражением, патентовладельцем не представлены.

Доводы в защиту патентоспособности изобретения по ЕА 016879, устно изложенные представителем патентовладельца на заседании коллегии, сводятся в своей основе к следующим:

а) гильза и шток по прототипу (Д1) не имеют двух выступов, наличие которых в амортизаторе по ЕА 016879 определяется различием в диаметрах соответствующих участков гильзы и штока (участков разного диаметра, возвышающихся по отношению к внутренней поверхности гильзы и/или к поверхности штока), указанных в формуле изобретения по оспариваемому патенту;

б) указанные выступы в изобретении по ЕА 016879 имеют форму, иную, чем форма выступов, показанных в Д1 – Д5;

в) документ Д2 к выполнению штока в амортизаторе по оспариваемому патенту отношения не имеет;

г) возражающей стороной не приведено ни одной ссылки, где бы раскрывалась вся совокупность признаков, характеризующих этот амортизатор;

д) приведенные в возражении источники информации, даже взятые вместе, не порочат изобретательский уровень изобретения по ЕА 016879.

е) признаки амортизатора, указанные в формуле изобретения по ЕА 016879, характеризующие выполнение гильзы и штока амортизатора, являются функционально взаимосвязанными;

ж) экспериментальные данные, содержащиеся в описании изобретения к оспариваемому патенту, свидетельствуют о резком улучшении характеристик амортизатора по ЕА 016879, отражающих технические результаты, ожидаемые от использования изобретения.

4. Коллегиальное рассмотрение возражения

Возражение против выдачи евразийского патента № 016879 рассмотрено коллегией экспертов ЕАПВ с участием представителей сторон 02.10.2013 г. (с учетом просьбы представителя патентовладельца о переносе даты заседания коллегии, ранее назначенной на начало сентября 2013 г.).

По результатам рассмотрения приведенных в возражении аргументов и оснований для аннулирования евразийского патента с учетом доводов сторон, приведенных на заседании коллегии, установлено следующее.

4.1. Амортизатор по оспариваемому патенту в отношении всех трех альтернативных («и/или») вариантов по существу (для ясности изложения в настоящем решении участки диаметров гильзы/штока, соответственно уменьшенные/увеличенные по отношению к основному диаметру гильзы/штока, именованы кольцевыми выступами) характеризуется:

выполнением (как это наиболее наглядно показано на фиг. 52 чертежей изобретения по ЕА 016879) внутренней поверхности гильзы в областях, прилегающих к поршневой и/или штоковой крышкам, с двумя кольцевыми выступами, сужающими поперечное сечение гильзы. Выступы имеют разную высоту, определяемую разностью диаметров этих кольцевых выступов, причем выступы большей высоты расположены наиболее близко к поршневой и/или штоковой крышке. За счет этого поршень при перемещении к поршневой или штоковой крышке в указанной области испытывает возрастающее увеличение силы, противодействующей его перемещению в результате взаимодействия уплотнения поршня по ходу его движения сначала с выступом меньшей, а затем с выступом большей высоты. Такое выполнение гильзы позволяет улучшить демпфирующие свойства амортизатора за счет достижения технических результатов (1) и (3), указанных в пункте 1 настоящего решения;

в дополнение к выполнению гильзы, указанному в предыдущем абзаце, выполнением (как показано на упомянутой фиг. 52) штока в его областях, прилегающих к поршню и/или к свободному от поршня концу штока, также с двумя кольцевыми выступами. Выступы имеют разную высоту, определяемую разностью диаметров этих кольцевых выступов, причем выступы большей высоты расположены наиболее близко к поршню и/или к свободному от поршня концу штока. За счет этого шток при перемещении к поршневой или к штоковой крышке в указанной области испытывает возрастающее увеличение силы, противодействующей его перемещению в результате взаимодействия уплотнения штоковой крышки по ходу движения штока сначала с выступом штока, имеющим меньшую высоту, а затем с выступом штока, имеющим большую высоту. Такое выполнение штока позволяет дополнительно улучшить демпфирующие свойства амортизатора за счет достижения в дополнение к упомянутым техническим результатам (1) и (3) также технических результатов (2) и (4), указанных в пункте 1 настоящего решения.

Таким образом, амортизатор по ЕА 016879 характеризуется наличием в нем средств сопротивления движению поршня (демпфирующих средств), образованных двумя кольцевыми выступами на внутренней поверхности гильзы и двумя кольцевыми выступами на штоке амортизатора, расположенными указанным выше альтернативным образом.

Размеры и форма указанных выступов, расстояние между ними, а также соотношения между этими и другими параметрами гильзы и штока амортизатора (кроме указания на различие в диаметрах выступов) в формуле изобретения, с которой выдан оспариваемый патент, не определены.

В связи с отмеченным в предыдущем абзаце доводы представителя патентовладельца (см. выше пункт 3(б) решения) о форме этих выступов в амортизаторе по оспариваемому патенту, отличающейся от формы выступов в амортизаторах по противопоставленным в возражении источникам информации, являются бесосновательными.

4.2. Из Д1 известен амортизатор, содержащий демпфирующие средства, расположенные в тех же областях гильзы и штока, что и в амортизаторе по оспариваемому патенту, выполненные в виде:

одного кольцевого выступа на внутренней поверхности гильзы, расположенного альтернативным образом – в области, прилегающей к поршневой и/или штоковой крышке, и обеспечивающего увеличение силы, противодействующей перемещению поршня, в частности к концу хода поршня, в результате взаимодействия уплотнения поршня с указанным выступом (как следует из описания в Д1, с. 10, вариантов 2j, 3j и 5j выполнения гильзы и иллюстрирующей эти варианты фиг. 2 – 4 чертежей);

одного кольцевого выступа на штоке, расположенного альтернативным образом – в области штока, прилегающей к поршню и/или к свободному от поршня концу штока, и обеспечивающего увеличение силы, противодействующей перемещению штока при переме-

щении поршня к крышкам амортизатора (к концу хода штока) в результате взаимодействия указанного выступа с уплотнением для штока в штоковой крышке с (как следует из описания в Д1, с. 11 – 12, вариантов 8j, 9j и 11j выполнения штока и фиг. 5 чертежей, иллюстрирующую вариант 8j в сочетании с вариантом 3j).

В этой связи с доводом представителя патентовладельца (см. выше пункт 3(а) решения) о том, что гильза и шток по прототипу (Д1) не имеют двух выступов, следует согласиться.

4.3. Вместе с тем из Д2 известен, как отмечено в возражении (см. выше пункт 2.2.3 решения), амортизатор, гильза которого имеет демпфирующее средство, выполненное по существу в виде двух кольцевых выступов разной высоты, причем больший из выступов расположен к концу хода поршня, обеспечивая увеличение степени его торможения, как это следует из Д2 (перевод Д2, с. 4 строка 13 снизу – с. 5, строка 4 п.п. 1, 8 и 9 формулы изобретения, с учетом терминологии, приведенной выше в пункте 4.1 решения, фиг. 5 чертежей).

4.4. Исходя из изложенного в пунктах 4.1 – 4.3 настоящего решения, изобретение по оспариваемому патенту в отношении всех трех альтернативных вариантов этого изобретения сводится к замене в известной из Д1 совокупности признаков одного демпфирующего средства в виде кольцевого выступа на другое известное из Д2 демпфирующее средство в виде двух кольцевых выступов разных диаметров, расположенных на гильзе или штоке таким образом, чтобы увеличивать силу сопротивления движению поршня к концу его хода (к поршневой или штоковой крышке), в том числе за счет увеличения силы сопротивления движению штока, передаваемой им на поршень.

При этом указанным усовершенствованием конструкции гильзы и штока в амортизаторе по ЕА 016867 достигается технический результат, обусловленный такой заменой, а именно: увеличение силы трения, противодействующей движению поршня в амортизаторе (по сравнению с силой сопротивления движению поршня в амортизаторе по Д1, создаваемой демпфирующим средством в виде одного выступа). Данное обстоятельство свидетельствует также о неубедительности довода представителя патентовладельца (см. выше пункт 3(в) решения) о том, что документ Д2 к выполнению штока в амортизаторе по оспариваемому патенту отношения не имеет.

В соответствии с пунктом 5.8, абзацы 28-й и 30-й Правил составления, подачи и рассмотрения евразийских заявок в Евразийском патентном ведомстве (далее – Правила) изобретение, основанное на такой замене, не отвечает условию патентоспособности «изобретательский уровень».

В этой связи с доводами возражающей стороны в отношении очевидности такой замены (см. резюмирующую часть пункта 2 настоящего решения), обоснованными ссылками на документы Д1 и Д2, следует согласиться.

4.5. С учетом отмеченного выше доводы возражающей стороны, сопровождающиеся ссылками на документы Д3-Д5, являются избыточными и в связи с этим в качестве оснований для оценки патентоспособности изобретения по ЕА 016879 в настоящем решении не рассматриваются.

Справочно: приведение документа Д3, раскрывающего амортизатор с волнистой внутренней поверхностью гильзы (трубы), не имеет достаточных оснований, поскольку из этого документа (см. перевод Д3, с. 4, строки 12-14) однозначным и недвусмысленным образом не следует, что означают признаки «различные диаметры волн волнистой трубы», составляющими основу для их сопоставления с признаками амортизатора по ЕА 016879.

В ссылке на Д4, обосновывающей очевидность выбора количества выступов, нет необходимости, поскольку наличие двух выступов, как показано выше, известно из Д2.

Шток амортизатора по ЕА 016879 характеризуется наличием двух выступов, а не множества “n” выступов, которые равномерно увеличивались (уменьшались) бы по высоте и могли бы образовать такую коническую поверхность штока, как в амортизаторе по документу Д5, только при условии “ $n \rightarrow \infty$ ”, которое также не имеет места в амортизаторе по оспариваемому патенту. Тем самым противопоставление Д5 амортизатору по ЕА 016879 достаточных оснований не имеет.

4.6. В отношении не рассмотренных выше доводов представителя патентовладельца надо отметить следующее.

С доводами представителя патентовладельца, приведенными в пунктах 3(г) настоящего решения, можно было бы согласиться в случае, если основанием для оспаривания патента являлось бы несоответствие изобретения по ЕА 016879 условию патентоспособности «новизна», требующему ссылки на всю совокупность признаков, приведенных в патентной формуле, что в рассматриваемом возражении места не имеет.

Мнение представителя патентовладельца по пункту 3(д) настоящего решения о том, что приведенные в возражении документы не порочат изобретательский уровень изобретения по ЕА 016879, могло бы быть принято во внимание лишь в отношении доводов возражающей стороны, основанных на документах Д3 – Д5, которые, однако, коллегией для оценки указанного уровня не использованы. Что же касается оценки на основе документов Д1 и Д2 изобретательского уровня изобретения по ЕА 016879, то мнение представителя патентовладельца в этой части не является убедительным ввиду изложенного в пунктах 4.2 – 4.5 настоящего решения.

В отношении функциональной взаимосвязи между признаками амортизатора по ЕА 016879 (см. выше пункт (е) решения) необходимо отметить, что кольцевые выступы как в амортизаторе по оспариваемому патенту, так и в амортизаторах по Д1 и Д2, выполняют одну и ту же функцию – функцию демпфирующего средства, обеспечивают достижение одного и того же технического результата – увеличение силы трения, противодействующей движению поршня в амортизаторе, и как следствие не имеют каких-либо особенностей в части, касающейся соответствующих взаимосвязей этих выступов между собой и с другими признаками в каждом из указанных амортизаторов.

Что касается достижения в амортизаторе по ЕА 016879, по сути, более высоких технических результатов, следующих, по мнению представителя патентовладельца из экспериментальных данных, содержащихся в описании изобретения к оспариваемому патенту (см. выше пункт 3(ж) решения), то эти результаты соответствуют экспериментальным данным, представленным в Д1 (табл. 1). В отношении же количественного сопоставления этих данных необходимо отметить, что имеющиеся между ними расхождения обусловлены конкретными размерами выступов на гильзе или штоке и формой этих выступов, которые (размеры и форма), как уже отмечалось выше в пункте 4.1 настоящего решения, в формуле изобретения, с которой выдан оспариваемый патент, не определены.

Таким образом, несмотря на отмеченное выше согласие коллегии с частью доводов, приведенных представителем патентовладельца на заседании коллегии, его доводы в целом не содержат оснований для отклонения возражения.

Учитывая изложенное в пункте 4 настоящего уведомления:

изобретение по патенту ЕА 016879 с учетом известности решений, раскрытых в документах Д1 и Д2, приведенных в возражении, и с учетом пункта 5.8 (абзацы 28-й и 30-й) Правил не отвечает условию патентоспособности «изобретательский уровень»;

евразийский патент № 016879 подлежит аннулированию в связи с несоответствием охраняемого им изобретения названному условию патентоспособности на основании правил 3(1)(абзац пятый) и 53(2)(абзац второй) Патентной инструкции.

5. Заключение

На основании изложенного выше коллегия экспертов Евразийского патентного ведомства приняла решение удовлетворить возражение против выдачи евразийского патента № 016879 на изобретение «Амортизатор транспортного средства» и аннулировать евразийский патент № 016879 полностью.

Согласно правилу 53(4) Патентной инструкции евразийский патент признанный недействительным в результате процедуры административного аннулирования, считается не

вступившим в силу во всех государствах-участниках Евразийской патентной конвенции с даты подачи евразийской заявки.

Настоящее решение может быть обжаловано в административном порядке путем подачи апелляции в Евразийское патентное ведомство в соответствии с правилом 53(8)(абзац второй) Патентной инструкции и Правилами подачи и рассмотрения возражений против выдачи евразийского патента по процедуре административного аннулирования евразийского патента.

Приложение: формула изобретения по евразийскому патенту № 016879 на 2 л.