

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 1 января 2008 г. Федеральным законом от 18 декабря 2006 г. № 231-ФЗ, в редакции действующей на дату подачи возражения 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, с изменениями, внесенными приказом Минобрнауки России и Минэкономразвития России от 23.11.2022 № 1140/646 (далее – Правила ППС), рассмотрела возражение Акционерного общества «Рузаевский завод химического машиностроения» (АО "Рузхиммаш") (далее – лицо, подавшее возражение), поступившее 03.02.2026, против выдачи патента Российской Федерации на полезную модель № 239160, при этом установлено следующее.

Патент Российской Федерации на полезную модель № 239160 «Узел соединения рамы и боковой стены полувагона» выдан по заявке № 2025119772 с приоритетом от 17.07.2025. Обладателем исключительного права на данный патент является общество с ограниченной ответственностью «Всесоюзный научно-исследовательский центр транспортных технологий» (ООО "ВНИЦТТ") (далее – патентообладатель). Патент действует со следующей формулой:

«1. Узел соединения рамы и боковой стены полувагона, включающий в себя поперечную балку рамы, выполненную с верхней полкой, нижнюю

обвязку боковой стены и соединительную компенсирующую накладку, выполненную с полкой и боковыми стенками и имеющую в развёртке форму трапеции с малым и большим основаниями, жёстко соединёнными, соответственно с верхней полкой поперечной балки рамы и с нижней обвязкой боковой стены, верхняя полка поперечной балки рамы имеет в поперечном сечении выпуклую форму, отличающийся тем, что в полке соединительной компенсирующей накладки со стороны малого основания выполнен вырез, который соединён с верхней полкой поперечной балки и имеет форму, соответствующую форме поперечного сечения верхней полки поперечной балки.

2. Узел соединения по п. 1, отличающийся тем, что в качестве поперечной балки рамы полувагона использована шкворневая балка.

3. Узел соединения по п. 1, отличающийся тем, что соединённые между собой поверхность выреза в полке соединительной компенсирующей накладки и поверхность верхней полки поперечной балки выполнены конгруэнтными.

4. Узел соединения по п. 1, отличающийся тем, что верхняя полка поперечной балки рамы и вырез в полке соединительной компенсирующей накладки имеют округлую форму.

5. Узел соединения по п. 1, отличающийся тем, что верхняя полка поперечной балки рамы и вырез в полке соединительной компенсирующей накладки имеют треугольную форму.

6. Узел соединения по п. 1, отличающийся тем, что верхняя полка поперечной балки рамы и вырез в полке соединительной компенсирующей накладки имеют трапециевидную форму».

Против выдачи данного патента в порядке, установленном пунктом 2 статьи 1398 указанного выше Гражданского Кодекса, было подано возражение, аргументированное несоответствием документов заявки на полезную модель, представленных на дату ее подачи, требованию раскрытия сущности полезной модели с полнотой, достаточной для осуществления полезной модели

специалистом в данной области техники, а также несоответствием полезной модели по оспариваемому патенту условиям патентоспособности «новизна».

В возражении в качестве основания для признания оспариваемого патента недействительным приведен довод о несоответствии документов заявки на полезную модель, представленных на дату ее подачи, требованию раскрытия сущности полезной модели с полнотой, достаточной для осуществления полезной модели специалистом в данной области техники, при этом каких-либо доводов в подтверждение вышеуказанного мнения, лицо, подавшее возражение, не привело.

Также в возражении указано, что признаки формулы полезной модели по оспариваемому патенту, известны из патентного документа RU 235345 U1, опубл.18.04.2025 (далее – [1]).

Стороны спора в установленном порядке были уведомлены о дате, времени и месте проведения заседания коллегии, при этом для них была осуществлена возможность ознакомления с материалами, представленными в процессе рассмотрения возражения, размещенными на официальном сайте «<https://www.fips.ru/>».

От патентообладателя 26.03.2026 поступил отзыв по мотивам возражения, в котором патентообладатель выражает несогласие с мнением, изложенным в возражении, касающимся несоответствия документов заявки на полезную модель, представленных на дату ее подачи, требованию раскрытия сущности полезной модели с полнотой, достаточной для осуществления полезной модели специалистом в данной области техники.

В отзыве патентообладатель, ссылаясь на словарно-справочную литературу, указывает, что выпуклая форма верхних листов шкворневых и промежуточных балок рамы отличает узел соединения рамы и боковой стены полувагона от узлов соединения рамы и боковой стены других видов грузовых вагонов. По мнению патентообладателя, данный узел соединения рамы и боковой стены оспариваемой полезной модели относится к узлу соединения

рамы и боковой стены исключительно полувагона, а значит родовое понятие, включающее конкретный вид грузового вагона - полувагона, является существенным в отношении заявленного технического результата.

В отношении патентного документа [1] патентообладатель также указывает, что из него не следует известности признаков независимого пункта 1 формулы оспариваемого патента, характеризующих родовое понятие, верхнюю полку поперечной балки рамы имеющую в поперечном сечении выпуклую форму, а также наличие выреза в полке соединительной компенсирующей накладки со стороны малого основания, который соединён с верхней полкой поперечной балки и имеет форму, соответствующую форме поперечного сечения верхней полки поперечной балки.

Патентообладатель обращает внимание, что представленная иллюстрация на фиг. 2 патентного документа [1], на которой согласно описанию изображен участок вагона с косынкой, имеются существенные недостатки, которые не позволяют использовать представленные графические материалы для однозначного толкования признаков технического решения и сопоставления с признаками оспариваемого патента.

Так, по мнению патентообладателя, на фиг. 2 изображены элементы, имеющие не типичное для промышленно применимого вагона местоположение - внутри кузова. Данные элементы имеют внешнее сходство с запорами крышек разгрузочных люков, которые конструктивно закреплены с наружной стороны кузова, так как разгрузочные люки открываются персоналом с наружной стороны полувагона и груз через открытые люки высыпается из кузова по обе стороны самотеком. А наличие упомянутых элементов на фигуре, по мнению патентообладателя, позволяет сделать вывод, что местоположение других показанных элементов также является условным, не соответствующим типовому.

В отношении признаков зависимых пунктов 3 – 6 формулы оспариваемого патента, в отзыве указано на отсутствие их известности из патентного документа [1].

В подтверждение своих доводов, патентообладатель представил следующие источники информации (копии):

- Пастухов И.Ф. Конструкция вагонов: Учебник для студентов техникумов и колледжей железнодорожного транспорта / И. Ф. Пастухов, В. В. Пигунов, Р.О. Кошкалда; Департамент кадров и учебных заведений МПС России. - 2-е издание. - Москва: Издательство Маршрут, 2004. - 504 с. - (Среднее профессиональное образование) (далее – [2]);

- Шадур Л.А., Вагоны. Конструкция, теория и расчет, изд. Транспорт, М., 1980 (далее – [3]).

Патентообладателем 14.05.2026 было представлено ходатайство о внесении изменений в текст отзыва с заменяющими листами.

Также в корреспонденции от 04.06.2026 патентообладателем было представлено дополнение к отзыву, по существу повторяющее доводы ранее представленного отзыва. В качестве приложения к корреспонденции приложены сведения о конструкции 4-осного крытого вагона опубликованные по адресу: https://www.agonta.com/cont_ru/railcars/boxcars/11_4081.html (далее – [4]).

Изучив материалы возражения и заслушав доводы сторон, коллегия установила следующее.

С учетом даты подачи заявки (17.07.2025), по которой выдан оспариваемый патент, правовая база для оценки патентоспособности полезной модели по указанному патенту включает указанный выше Гражданский кодекс в редакции, действующей на дату подачи заявки по которой был выдан упомянутый патент (далее - Кодекс), Правила составления, подачи и рассмотрения документов, являющихся основанием для совершения юридически значимых действий по государственной регистрации полезных

моделей (далее – Правила ПМ) и Требования к документам заявки на выдачу патента на полезную модель (далее – Требования ПМ), утвержденные приказом Минэкономразвития России от 30 сентября 2015 года № 701, зарегистрированные 25.12.2015, регистрационный №40244, опубликованные 28.12.2015 в редакциях, действующих на дату подачи заявки.

Согласно абзацу второму пункта 1 статьи 1351 Кодекса полезной модели предоставляется правовая охрана, если она является новой и промышленно применимой.

Согласно пункту 2 статьи 1351 Кодекса полезная модель является новой, если совокупность ее существенных признаков не известна из уровня техники. Уровень техники в отношении полезной модели включает любые сведения, ставшие общедоступными в мире до даты приоритета полезной модели.

Согласно пункту 2 статьи 1354 Кодекса для толкования формулы полезной модели могут использоваться описание и чертежи.

Согласно подпункту 2 пункта 2 статьи 1376 Кодекса заявка на полезную модель должна содержать описание полезной модели, раскрывающее ее сущность с полнотой, достаточной для осуществления полезной модели специалистом в данной области техники.

В соответствии с пунктом 37 Правил ПМ при проверке достаточности раскрытия сущности заявленной полезной модели в документах заявки, предусмотренных подпунктами 1-4 пункта 2 статьи 1376 Кодекса и представленных на дату ее подачи, для осуществления полезной модели специалистом в данной области техники проверяется, содержатся ли в документах заявки, предусмотренных подпунктами 1-4 пункта 2 статьи 1376 Кодекса и представленных на дату ее подачи, сведения о назначении полезной модели, о техническом результате, обеспечиваемом полезной моделью, раскрыта ли совокупность существенных признаков, необходимых для достижения указанного заявителем технического результата, а также соблюдены ли установленные пунктами 35, 35(1), 35(2), 36 и 38 Требований к

документам заявки правила, применяемые при раскрытии сущности полезной модели и раскрытии сведений о возможности осуществления полезной модели.

В соответствии с пунктом 52 Правил ПМ общедоступными считаются сведения, содержащиеся в источнике информации, с которым любое лицо может ознакомиться.

Датой, определяющей включение источника информации в уровень техники, является: для опубликованных патентных документов - указанная на них дата опубликования.

Согласно пункту 69 Правил ПМ при проверке новизны полезная модель признается новой, если установлено, что совокупность ее существенных признаков, представленных в независимом пункте формулы полезной модели, не известна из сведений, ставших общедоступными в мире до даты приоритета полезной модели.

В соответствии с пунктом 35 Требований ПМ признаки относятся к существенным, если они влияют на возможность решения указанной заявителем технической проблемы и получения обеспечиваемого полезной моделью технического результата, то есть находятся в причинно-следственной связи с указанным результатом; под специалистом в данной области техники понимается гипотетическое лицо, имеющее доступ ко всему уровню техники и обладающее общими знаниями в данной области техники, основанными на информации, содержащейся в справочниках, монографиях и учебниках; к техническим результатам относятся результаты, представляющие собой явление, свойство, а также технический эффект, являющийся следствием явления, свойства, объективно проявляющиеся при изготовлении либо использовании полезной модели, и, как правило, характеризующиеся физическими, химическими или биологическими параметрами.

В соответствии с пунктом 38 Требований ПМ в разделе описания полезной модели «Осуществление полезной модели» приводятся сведения, раскрывающие, как может быть осуществлена полезная модель с реализацией

указанного заявителем назначения полезной модели и с подтверждением возможности достижения технического результата при осуществлении полезной модели путем приведения детального описания, по крайней мере, одного примера осуществления полезной модели со ссылками на графические материалы, если они представлены.

В разделе описания полезной модели «Осуществление полезной модели» приводятся сведения, подтверждающие возможность получения при осуществлении полезной модели технического результата. В качестве таких сведений приводятся объективные данные, например, полученные в результате проведения эксперимента, испытаний или оценок, принятых в той области техники, к которой относится полезная модель, или теоретические обоснования, основанные на научных знаниях. Для подтверждения возможности осуществления полезной модели приводятся следующие, в частности, сведения:

1) описание конструкции устройства (в статическом состоянии) и его функционирования (работа) или способ использования со ссылками на фигуры, а при необходимости - на иные поясняющие материалы (эпюры, временные диаграммы и так далее);

2) при описании функционирования (работы) устройства описывается функционирование (работа) устройства в режиме, обеспечивающем при осуществлении полезной модели технического результата.

Анализ доводов лица, подавшего возражение, и доводов патентообладателя, касающихся несоответствия полезной модели по оспариваемому патенту требованию раскрытия сущности полезной модели в документах заявки, представленных на дату ее подачи, с полнотой, достаточной для ее осуществления специалистом в данной области техники, показал следующее.

Полезная модель по оспариваемому патенту, согласно описанию относится к области железнодорожного транспорта и касается конструктивного

выполнения элементов соединения поперечных балок рамы, в частности шкворневых балок, с боковыми стенами кузова полувагона.

На странице 3 описания оспариваемого патента указан технический результат, заключающийся в повышении прочности узла соединения рамы и боковой стены полувагона. При этом в разделе «Осуществление полезной модели» указано, что выполнение в полке соединительной компенсирующей накладке выреза с формой, которая соответствует форме поперечного сечения верхней полки поперечной балки рамы, обеспечивает более полное и плотное, относительно аналогичных технических решений, взаимное прилегание указанных деталей узла соединения, жёстко соединяемых между собой при помощи сварки. Предлагаемое изменение формы соединительной компенсирующей накладке и, следовательно, конфигурации сопряжения соединяемых деталей узла, позволяет более равномерно распределить напряжения в месте соединения, снизить концентрации напряжений в сварных швах, а также увеличить длину сварных швов. Как следствие, улучшается качество сварного соединения, повышается прочность узла соединения рамы и боковой стены полувагона.

Очевидно, что выполнение соответствия формы выреза в полке соединительной компенсирующей накладке с формой поперечного сечения верхней полки поперечной балки рамы, обеспечит более точное позиционирование деталей при сварке. Кроме того, такое соответствие форм элементов, обеспечит точность подгонки узлов при формировании жесткого соединения (согласно описанию: по контуру сопряжения выреза 5.5 и поверхности верхней полки 3.1 накладывают сварной шов), при этом для специалиста в данной области техники очевидно, что точное позиционирование деталей обеспечит соблюдение геометрии соединения, определяющую условия формирования сварного шва.

Следовательно, по меньшей мере, признаки формулы независимого пункта 1 формулы оспариваемого патента, характеризующие наличие в узле

соединения рамы и боковой стены полувагона, компенсирующей накладки, жёстко соединённой соответственно с верхней полкой поперечной балки рамы и с нижней обвязкой боковой стены, в которой со стороны малого основания выполнен вырез, который соединён с верхней полкой поперечной балки и имеет форму, соответствующую форме поперечного сечения верхней полки поперечной балки, находятся в причинно-следственной связи с указанным в описании техническим результатом, заключающимся в повышении прочности узла соединения рамы и боковой стены полувагона, т.е. данные признаки, могут быть признаны существенными.

Таким образом, можно констатировать, что в документах заявки, по которой был выдан оспариваемый патент содержатся сведения о назначении полезной модели, о техническом результате, обеспечиваемом полезной моделью, раскрыта совокупность существенных признаков, необходимых для достижения указанного заявителем технического результата, а также содержится достаточно сведений о возможности осуществления полезной модели.

Исходя из вышеизложенного, доводы возражения, касающиеся несоответствия полезной модели по оспариваемому патенту требованию раскрытия сущности полезной модели в документах заявки, представленных на дату ее подачи, с полнотой, достаточной для ее осуществления специалистом в данной области техники не могут быть признаны состоятельными.

Анализ доводов возражения, касающихся оценки соответствия полезной модели по оспариваемому патенту условию патентоспособности «новизна», показал следующее.

Патентный документ [1] имеет дату публикации (30.06.2025) более раннюю, чем дата приоритета оспариваемого патента, т.е. может быть включен в уровень техники для оценки патентоспособности оспариваемой полезной модели (см. пункт 52 Правил ПМ).

Анализ патентного документа [1] показал, что из него известен узел соединения рамы и боковой стены грузового вагона, включающий в себя поперечную шкворневую балку рамы, нижнюю обвязку боковой стены и соединительную компенсирующую накладку, выполненную с полкой и боковыми стенками и имеющую в развёртке форму трапеции с малым и большим основаниями соединёнными, соответственно со шкворневой балкой рамы и с нижней обвязкой боковой стены (см. описание стр. 4 описания, формула, фиг. 2).

Следует отметить, что согласно определению из Большого Энциклопедического словаря, 2000 г., полувагон – это железнодорожный грузовой вагон открытого типа с высокими бортами. При этом в качестве наиболее близкого аналога к конструкции по патенту [1] указана конструкция полувагона, кроме того, из сведений, раскрытых в патентном документе [1] не следует наличие в конструкции узлов, относящих его к вагону закрытого типа, не являющимся полувагоном. Таким образом, признак, указывающий на тип конструкции вагона (полувагон) также присущ решению по патентному документу [1].

Узел по оспариваемому патенту отличается от известного решения из патентного документа [1] тем, что:

- поперечная балка рамы выполнена с верхней полкой;
- основания компенсирующей накладки соединены, соответственно с верхней полкой поперечной балки рамы, которая имеет в поперечном сечении выпуклую форму;
- в полке соединительной компенсирующей накладки со стороны малого основания выполнен вырез, который соединён с верхней полкой поперечной балки и имеет форму, соответствующую форме поперечного сечения верхней полки поперечной балки.

В описании патентного документа [1] не раскрыты сведения, указывающие на то, что элемент, выделенный серым на фиг. 2 представляет

узел, относящийся к верхней части поперечной балки. Кроме того, патентный документ [1] также не содержит каких-либо сведений о наличии в полке соединительной компенсирующей накладке со стороны малого основания выполненного выреза, который соединён с верхней полкой поперечной балки и имеет форму, соответствующую форме поперечного сечения верхней полки поперечной балки. Представленное на фиг. 2 соединение деталей невозможно однозначно визуализировать и соответственно трактовать как наличие выреза в накладке, поскольку без дополнительного текстового пояснения данное соединение также может быть трактовано, как соединение серого элемента с поверхностью накладки, выполненное например внахлест, или любым другим способом.

При этом, как было указано в заключении выше, по меньшей мере, отличительные признаки независимого пункта 1 формулы, характеризующие наличие в узле соединения рамы и боковой стены грузового вагона (полувагона), компенсирующей накладки, жёстко соединённой соответственно с верхней полкой поперечной балки рамы и с нижней обвязкой боковой стены, в которой со стороны малого основания выполнен вырез, который соединён с верхней полкой поперечной балки и имеет форму, соответствующую форме поперечного сечения верхней полки поперечной балки, находятся в причинно-следственной связи с указанным в описании техническим результатом, т.е. данные признаки, являются существенными.

В отношении доводов патентообладателя о существенности признаков родового понятия, указывающих на конструкцию именно полувагона, следует отметить, что данные признаки не находятся в причинно-следственной связи с указанным в описании техническим результатом, и следовательно, являются несущественными.

Констатация вышесказанного обуславливает вывод о том, что существенные признаки независимого пункта 1 формулы полезной модели по оспариваемому патенту не известны из уровня техники, т.е. оспариваемая

полезная модель, соответствует условию патентоспособности «новизна» (см. пункт 2 статьи 1351 Кодекса и пункт 69 Правил).

Исходя из изложенного, можно констатировать, что возражение не содержит доводы, позволяющие признать полезную модель по оспариваемому патенту несоответствующей условию патентоспособности «новизна» (п. 1 ст. 1351 Кодекса и п. 69 Правил ПМ).

Доводы возражения в отношении известности зависимых пунктов 2 – 6 не анализировались, ввиду сделанного выше вывода.

В отношении источников информации [2] – [4] следует отметить, что они приведены патентообладателем в качестве словарно справочной литературы, при этом их содержание не изменяет вышеуказанный вывод.

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

отказать в удовлетворении возражения, поступившего 03.02.2026, патент Российской Федерации на полезную модель № 239160 оставить в силе.