

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

RESOLUCIÓN No: 79679

Por la cual se deniega una patente de invención

Rad. PCT/13-186088

EL SUPERINTENDENTE DE INDUSTRIA Y COMERCIO
en ejercicio de sus facultades legales, en especial de las conferidas en el numeral 26 del artículo 3° del Decreto 4886 de 2011, y

CONSIDERANDO:

PRIMERO: Que mediante escrito radicado en esta Superintendencia el 05 de agosto de 2013, con el N° 13-186088-00000-0000, por la(s) sociedad(es) Energybus E.V., entró a fase nacional la solicitud de patente de invención titulada “SISTEMA DE VEHÍCULO MODULAR, VEHÍCULO ELÉCTRICO Y MÓDULO PARA LA CONEXIÓN CON UN VEHÍCULO”, que corresponde a la solicitud internacional PCT/EP2012/052055 del 07 de febrero de 2012.

SEGUNDO: Que el extracto de esta solicitud fue publicado en la Gaceta de la Propiedad Industrial N° 675 del 16 de septiembre de 2013, sin que se hubieran presentado oposiciones por parte de terceros.

TERCERO: Que realizado el examen de fondo mediante Oficio N° 8101, notificado por fijación en lista el 15 de julio de 2014, se requirió a la(s) solicitante(s) en los términos del artículo 45 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina para que presentara respuesta a las observaciones de carácter técnico, relacionadas con la patentabilidad o cumplimiento de los requisitos establecidos por esta Decisión para la concesión de la patente.

CUARTO: Que la(s) solicitante(s) mediante escrito radicado bajo el N° 13-186088-00007-0000 del 21 de noviembre de 2014, respondió oportunamente el requerimiento formulado y presentó aclaraciones, atendiendo de esta manera las observaciones efectuadas en el examen de fondo.

QUINTO: Que en virtud de lo dispuesto en el artículo 14 de la Decisión 486 expedida por la Comisión de la Comunidad Andina “*Los países miembros otorgarán patentes para las invenciones, sean de producto o de procedimiento, en todos los campos de la tecnología, siempre que sean nuevas, tengan nivel inventivo y sean susceptibles de aplicación industrial.*”.

SEXTO: Que las reivindicaciones 1 a 13 no cumplen con el requisito de novedad y/o nivel inventivo. Lo anterior, de acuerdo con las siguientes consideraciones:

6.1. Objeto de la invención.

El problema planteado en esta solicitud consiste en la necesidad recargar vehículos eléctricos en espacios públicos. Para resolver este problema técnico, se presenta un sistema de vehículo eléctrico con vehículo eléctrico y un módulo que se acopla y asegura a este para su recarga.

6.2. Determinación del estado de la técnica.

La fecha para determinar el estado de la técnica es el 07 de febrero de 2011, que corresponde a la fecha de presentación de la solicitud de la cual se invoca prioridad.

Consultadas las fuentes de información con que se cuenta, se encontró (encontraron) el (los)

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

RESOLUCIÓN No:79679

Por la cual se deniega una patente de invención

Rad. PCT/13-186088

siguiente(s) documento(s) que anticipa(n) el objeto de esta solicitud.

Ítem	Documento	Título	Fecha de publicación
D1	WO 2008/157443	"Shared vehicle management system"	24/Diciembre/2008
D2	US 2007/220933	"Automatic cycle storage system"	27/Septiembre/2007
D3	GB 2 455 551	"Docking and recharging an electric vehicle"	17/Junio/2009
D4	WO 2009/129623	"Method and apparatus for securing a movable item to a structure"	29/Octubre/2009

El documento D1¹ enseña un mecanismo de aseguramiento y retención para un vehículo personal que se compone de un dispositivo montado en el vehículo y un receptáculo montado en una estructura fija (Resumen).

El documento D2² enseña un sistema de almacenamiento de bicicletas con una pluralidad de bicicletas donde cada una lleva un miembro asegurador diseñado para recibir un retenedor en un una estación de aseguramiento (Resumen).

El documento D3³ enseña un sistema de parqueo y recarga para un vehículo eléctrico que comprende una estación de parqueo en donde un vehículo eléctrico, por ejemplo una bicicleta, se recarga (Resumen).

El documento D4⁴ enseña un candado electrónico para asegurar un objeto movable a una estructura con dos miembros complementarios que se conectan y asegurar (Resumen).

6.3. Novedad.

Según lo dispuesto en el artículo 16 de la Decisión 486: *"Una invención se considerará nueva cuando no está comprendida en el estado de la técnica.*

El estado de la técnica comprenderá todo lo que haya sido accesible al público por una descripción escrita u oral, utilización, comercialización o cualquier otro medio antes de la fecha de presentación de la solicitud de patente o, en su caso, de la prioridad reconocida".

En el presente caso, el sistema reclamado en la solicitud no es nuevo, teniendo en cuenta que la reivindicación 1 está referida a: *"Sistema de vehículo modular..."* (Ver página 4 del radicado N° 13-186088-00004-0000).

La siguiente tabla presenta la comparación entre las características técnicas esenciales de la solicitud estudiada, mencionadas en la reivindicación 1, y las reveladas en el (los) documento(s) D1, D2 y D3 que representa(n) el estado de la técnica:

Tabla 1

Características esenciales	D1	D2	D3
Un vehículo eléctrico.	Vehículo personal eléctrico (Pág.	Bicicleta con elementos	Vehículo eléctrico

1 http://worldwide.espacenet.com/searchResults?compact=false&PN=WO2008157443&ST=advanced&locale=en_EP&DB=EPODOC

2 http://worldwide.espacenet.com/searchResults?compact=false&PN=US2007220933&ST=advanced&locale=en_EP&DB=EPODOC

3 http://worldwide.espacenet.com/searchResults?compact=false&PN=GB2455551&ST=advanced&locale=en_EP&DB=EPODOC

4 http://worldwide.espacenet.com/searchResults?compact=false&PN=WO2009129623&ST=advanced&locale=en_EP&DB=EPODOC

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

RESOLUCIÓN No:79679

Por la cual se deniega una patente de invención

Rad. PCT/13-186088

	18, Párr. 72).	eléctricos (Pág. 2, Párr. 45).	(Resumen; Fig. 1, elemento 2).
Una red de alimentación de a bordo.	Vehículo eléctrico personal que utiliza energía de una batería (Pág. 1, Párr. 3; Pág. 72, Párr. 219; Pág. 73, Párrs. 220 y 221).	Circuito de potencia con batería (Pág. 2, Párr. 45).	Batería con cables y terminales eléctricos (Fig. 1, elementos 7, 19, 21 y 23).
Una unidad de accionamiento eléctrico (104).	Vehículo eléctrico personal con accionamiento eléctrico (electric drive) (Pág. 1, Párr. 3; Pág. 18, Párr. 72).	Motor eléctrico (Pág. 2, Párr. 45).	Motor eléctrico (Pág. 13, líneas 4 a 6).
Un dispositivo de control (107).	Dispositivo de control VAP (Pág. 18, Párr. 72)	Unidad de procesamiento central (Pág. 2, Párr. 45).	Sistema de control (Pág. 12, líneas 7 a 25).
Una interfaz (4, 4', 114) conectada con la red de alimentación de a bordo (13, 101).	Conector (interface eléctrica) (Pág. 13, Párr. 61; Figs. 4 y 6, elementos 206 y 204; Figs. 8 a 12, elemento 314; Figs. 14 a 17, elemento 414; Figs. 1, 21, 24 y 29, elemento 502).	Zona de contacto para asegurar y recargar en conexión con la batería y el circuito de potencia (Pág. 2, Párr. 45; Fig. 3, elementos 19, 20, 21, 24, 25 y 26).	Terminales eléctricos (Fig. 1, elementos 21 y 23).
Un primer medio de bloqueo (9, 19) dispuesto en la interfaz (4, 4', 114).	Elemento de bloqueo en el conector (Figs. 8 a 11, elementos 312 y 318; Fig. 16, elemento 434; Fig. 21, elemento 502; Pág. 35, Párr. 123 a Pág. 37, Párr. 128; Pág. 61, Párr. 191).	Zona de contacto para asegurar (Pág. 2, Párr. 45).	Parte cooperante (Pág. 14, líneas 1 a 5; Figs. 1, 4 y 5, elemento 20).
Un módulo (3, 17, 120).	Estación con puerto de aseguramiento y carga (Pág. 10, Párrs. 52 a 54).	Terminal de aseguramiento (Figs. 1 y 2, elemento 7).	Estación de acople (Figs. 1, 2 y 3, elemento 1)
Una disposición eléctrica.	Interface eléctrica (Pág. 13, Párr. 61) con puerto de aseguramiento y carga (Pág. 10, Párrs. 52 a 54; Fig. 2, elemento 106a; Figs. 4 y 6, elemento 208; Figs. 8, 9 y 12, elemento 302; Figs. 14 y 15, elemento 402; Figs. 19, 20 y 26 a 28, elementos 506 y 504).	Circuito eléctrico en terminal de aseguramiento (Pág. 3, Párr. 48; Pág. 4, Párr. 63; Fig. 6, elemento 30 y 32).	Terminales eléctricos con cables (Figs. 1 y 2, elementos 5, 7, 9 y 11).
Un control de módulo que está conectado con un accionamiento de bloqueo accionable eléctricamente (30, 121a).	Computador de kiosco que controla el puerto de aseguramiento y carga (Pág. 48, Párr. 157).	CPU en terminal de aseguramiento (Pág. 3, Párr. 48; Pág. 4, Párr. 63; Fig. 6, elemento 30 y 31).	Sistema de control (Pág. 12, líneas 7 a 25).
Un elemento de conexión.	Puerto de aseguramiento y carga (Pág. 10, Párrs. 52 a 54; Fig. 2, elemento 106a; Figs. 4 y 6, elemento 208; Figs. 8, 9 y 12, elemento 302; Figs. 14 y 15, elemento 402; Figs. 19, 20 y 26 a 28, elementos 506 y 504).	Pines de conexión en un conector (Pág. 3, Párr. 48; Pág. 4, Párr. 63; Figs. 5 y 6, elementos 34, 35, 36 y 38).	Porción de acople (Figs. 1 y 3, elemento 3).
Un segundo medio de bloqueo (11, 22) dispuesto en el elemento de conexión (6, 6', 121).	Mecanismo de aseguramiento (Pág. 35, Párr. 123 a Pág. 37, Párr. 128; Pág. 61, Párr. 191).	Pestillo (Figs. 5 y 6, elemento 38).	Asegurador (latch) (Pág. 15, líneas 4 a 6; Figs. 1a 4, elemento 13; Fig. 5, elemento 25).

De acuerdo con la tabla anterior, las características esenciales del sistema de la reivindicación 1 habían sido divulgadas previamente en el (los) documento(s) D1, D2 y D3, por lo tanto, la materia reivindicada no es nueva.

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

RESOLUCIÓN No:79679
Por la cual se deniega una patente de invención

Rad. PCT/13-186088

Por su parte, las reivindicaciones dependientes 2 a 9 no mencionan alguna característica que haga nuevo el sistema de la reivindicación 1, por lo tanto, tampoco cumplen con lo establecido en el mencionado artículo 16 de la Decisión 486.

Además, el vehículo reclamado en la solicitud no es nuevo, teniendo en cuenta que la reivindicación 10 está referida a: “*Vehículo eléctrico...*” (Ver página 7 del radicado N° 13-186088-00004-0000).

La siguiente tabla presenta la comparación entre las características técnicas esenciales de la solicitud estudiada, mencionadas en la reivindicación 10, y las reveladas en el (los) documento(s) D1, D2 y D3 que representa(n) el estado de la técnica:

Tabla 2

Características esenciales	D1	D2	D3
Una red de alimentación de a bordo.	Vehículo eléctrico personal que utiliza energía de una batería (Pág. 1, Párr. 3; Pág. 72, Párr. 219; Pág. 73, Párrs. 220 y 221).	Circuito de potencia con batería (Pág. 2, Párr. 45).	Batería con cables y terminales eléctricos (Fig. 1, elementos 7, 19, 21 y 23).
Un dispositivo de control.	Dispositivo de control VAP (Pág. 18, Párr. 72)	Unidad de procesamiento central (Pág. 2, Párr. 45).	Sistema de control (Pág. 12, líneas 7 a 25).
Una interfaz (4, 4', 114) conectada con la red de alimentación de a bordo.	Conector (interface eléctrica) (Pág. 13, Párr. 61; Figs. 4 y 6, elementos 206 y 204; Figs. 8 a 12, elemento 314; Figs. 14 a 17, elemento 414; Figs. 1, 21, 24 y 29, elemento 502).	Zona de contacto para asegurar y recargar en conexión con la batería y el circuito de potencia (Pág. 2, Párr. 45; Fig. 3, elementos 19, 20, 21, 24, 25 y 26).	Terminales eléctricos (Fig. 1, elementos 21 y 23).
Un primer medio de bloqueo (9, 19) dispuesto en la interfaz (4, 4', 114).	Elemento de bloqueo que se accionan en el conector (Figs. 8 a 11, elementos 312 y 318; Fig. 16, elemento 434; Fig. 21, elemento 502; Pág. 35, Párr. 123 a Pág. 37, Párr. 128; Pág. 61, Párr. 191).	Zona de contacto para asegurar y miembros de agarre que se accionan (Pág. 2, Párr. 45; Pág. 3, Párrs. 48 a 51).	Medios de bloqueo que se accionan (Pág. 15, líneas 1 a 3).
En por lo menos uno de los medios de bloqueo (9, 11, 19, 22) está dispuesto un accionamiento de bloqueo.			

De acuerdo con la tabla anterior, las características esenciales del vehículo de la reivindicación 10 habían sido divulgadas previamente en el (los) documento(s) D1, D2 y D3, por lo tanto, la materia reivindicada no es nueva.

Adicionalmente, el módulo reclamado en la solicitud no es nuevo, teniendo en cuenta que la reivindicación 11 está referida a: “*Módulo para la conexión con un vehículo eléctrico...*” (Ver página 8 del radicado N° 13-186088-00004-0000).

La siguiente tabla presenta la comparación entre las características técnicas esenciales de la solicitud estudiada, mencionadas en la reivindicación 11, y las reveladas en el (los) documento(s) D1, D2 y D3 que representa(n) el estado de la técnica:

Tabla 3

Características	D1	D2	D3
-----------------	----	----	----

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

RESOLUCIÓN No:79679

Por la cual se deniega una patente de invención

Rad. PCT/13-186088

esenciales			
Una disposición eléctrica.	Interface eléctrica (Pág. 13, Párr. 61) con puerto de aseguramiento y carga (Pág. 10, Párrs. 52 a 54; Fig. 2, elemento 106a; Figs. 4 y 6, elemento 208; Figs. 8, 9 y 12, elemento 302; Figs. 14 y 15, elemento 402; Figs. 19, 20 y 26 a 28, elementos 506 y 504).	Circuito eléctrico en terminal de aseguramiento (Pág. 3, Párr. 48; Pág. 4, Párr. 63; Fig. 6, elemento 30 y 32).	Terminales eléctricos con cables (Figs. 1 y 2, elementos 5, 7, 9 y 11).
Un control modular.	Computador de kiosco que controla el puerto de aseguramiento y carga (Pág. 48, Párr. 157).	CPU en terminal de aseguramiento (Pág. 3, Párr. 48; Pág. 4, Párr. 63; Fig. 6, elemento 30 y 31).	Sistema de control (Pág. 12, líneas 7 a 25).
Un elemento de conexión.	Puerto de aseguramiento y carga (Pág. 10, Párrs. 52 a 54; Fig. 2, elemento 106a; Figs. 4 y 6, elemento 208; Figs. 8, 9 y 12, elemento 302; Figs. 14 y 15, elemento 402; Figs. 19, 20 y 26 a 28, elementos 506 y 504).	Pines de conexión en un conector (Pág. 3, Párr. 48; Pág. 4, Párr. 63; Figs. 5 y 6, elementos 34, 35, 36 y 38).	Porción de acople (Figs. 1 y 3, elemento 3).
Un segundo medio de bloqueo.	Mecanismo de aseguramiento accionables (Pág. 35, Párr. 123 a Pág. 37, Párr. 128; Pág. 61, Párr. 191).	Pestillo y electroimán (Pág. 3, Párr. 51; Figs. 5 y 6, elementos 38 y 33).	Asegurador (latch) (Pág. 15, líneas 4 a 6; Figs. 1a 4, elemento 13; Fig. 5, elemento 25).
El accionamiento de bloqueo.			

De acuerdo con la tabla anterior, las características esenciales del módulo de la reivindicación 11 habían sido divulgadas previamente en el (los) documento(s) D1, D2 y D3, por lo tanto, la materia reivindicada no es nueva.

Además, el sistema reclamado en la solicitud no es nuevo, teniendo en cuenta que la reivindicación 13 está referida a: “*Sistema de carga modular...*” (Ver página 10 del radicado N° 13-186088-00004-0000).

La siguiente tabla presenta la comparación entre las características técnicas esenciales de la solicitud estudiada, mencionadas en la reivindicación 13, y las reveladas en el (los) documento(s) D1, D2 y D3 que representa(n) el estado de la técnica:

Tabla 4

Características esenciales	D1
Un conducto de carga.	Interface eléctrica (Pág. 13, Párr. 61) con puerto de aseguramiento y carga (Pág. 10, Párrs. 52 a 54; Fig. 2, elemento 106a; Figs. 4 y 6, elemento 208; Figs. 8, 9 y 12, elemento 302; Figs. 14 y 15, elemento 402; Figs. 19, 20 y 26 a 28, elementos 506 y 504).
Una o más interfaces (4, 4', 114) conectadas con el conducto de carga.	
Un primer medio de bloqueo (9, 19) dispuesto en la interfaz (4, 4', 114).	Elemento de bloqueo en el conector (Figs. 8 a 11, elementos 312 y 318; Fig. 16, elemento 434; Fig. 21, elemento 502; Pág. 35, Párr. 123 a Pág. 37, Párr. 128; Pág. 61, Párr. 191).
Un módulo recargable, en particular una batería.	Estación con puerto de aseguramiento y carga (Pág. 10, Párrs. 52 a 54) con batería de alimentación (Pág. 80, Párr. 236).
Una disposición eléctrica.	Interface eléctrica (Pág. 13, Párr. 61) con puerto de aseguramiento y carga (Pág. 10, Párrs. 52 a 54; Fig. 2, elemento 106a;
Un elemento de conexión.	Puerto de aseguramiento y carga (Pág. 10, Párrs. 52 a 54; Fig. 2, elemento 106a; Figs. 4 y 6, elemento 208; Figs. 8, 9 y 12, elemento 302; Figs. 14 y 15, elemento 402; Figs. 19, 20 y 26 a 28, elementos 506 y 504).
Un segundo medio de bloqueo (11, 22) dispuesto en el elemento de conexión (6, 6', 121).	Mecanismo de aseguramiento (Pág. 35, Párr. 123 a Pág. 37, Párr. 128; Pág. 61, Párr. 191).

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

RESOLUCIÓN No:79679

Por la cual se deniega una patente de invención

Rad. PCT/13-186088

De acuerdo con la tabla anterior, las características esenciales del sistema de la reivindicación 13 habían sido divulgadas previamente en el (los) documento(s) D1, D2 y D3, por lo tanto, la materia reivindicada no es nueva.

6.4. Nivel inventivo

Según lo dispuesto en el artículo 18 de la Decisión 486: *“Se considerará que una invención tiene nivel inventivo, si para una persona del oficio normalmente versada en la materia técnica correspondiente, esa invención no hubiese resultado obvia ni se hubiese derivado de manera evidente del estado de la técnica”*.

En el presente caso, el procedimiento reclamado en la solicitud no tienen nivel inventivo, teniendo en cuenta que la reivindicación 12 se refiere a: *“Procedimiento para la conexión de un vehículo eléctrico...”* (Ver página 9 del radicado N° 13-186088-00004-0000)

La siguiente tabla presenta la comparación entre las características técnicas esenciales de la solicitud estudiada, mencionadas en la reivindicación 13, y las reveladas en el (los) documento(s) D1, D2 y D4 que representa(n) el estado de la técnica:

Tabla 5

Características esenciales	D1	D2	D4
En donde el vehículo eléctrico (2, 2') presenta por lo menos una red de alimentación de a bordo (13, 101), un dispositivo de control (107), una interfaz (4, 4', 114) conectada con la red de alimentación de a bordo (13, 101) y un primer medio de bloqueo (9, 19) dispuesto en la interfaz (4, 4', 114).	Vehículo eléctrico personal que utiliza energía de una batería (Pág. 1, Párr. 3; Pág. 72, Párr. 219; Pág. 73, Párrs. 220 y 221), un dispositivo de control VAP (Pág. 18, Párr. 72), conector (interface eléctrica) (Pág. 13, Párr. 61; Figs. 4 y 6, elementos 206 y 204; Figs. 8 a 12, elemento 314; Figs. 14 a 17, elemento 414; Figs. 1, 21, 24 y 29, elemento 502) y elemento de bloqueo (Figs. 8 a 11, elementos 312 y 318; Fig. 16, elemento 434; Fig. 21, elemento 502; Pág. 35, Párr. 123 a Pág. 37, Párr. 128; Pág. 61, Párr. 191).	Bicicleta con circuito de potencia, batería, motor eléctrico, unidad de procesamiento central (Pág. 2, Párr. 45), zonas de contacto para asegurar y recargar en conexión con la batería y el circuito de potencia (Pág. 2, Párr. 45; Fig. 3, elementos 19, 20, 21, 24, 25 y 26).	No menciona.
El módulo (3, 17, 120) presenta por lo menos un control modular (14, 125), un elemento de conexión (6, 6', 121) conectable con la interfaz (4, 4', 114) de modo que puede separarse y un segundo medio de bloqueo (11, 12) dispuesto en el elemento de conexión (6, 6', 121) que está configurado para acoplarse con el primer medio de bloqueo (9, 19).	Estación con puerto de aseguramiento y carga (Pág. 10, Párrs. 52 a 54; Fig. 2, elemento 106a; Figs. 4 y 6, elemento 208; Figs. 8, 9 y 12, elemento 302; Figs. 14 y 15, elemento 402; Figs. 19, 20 y 26 a 28, elementos 506 y 504), con computador de kiosco que controla el puerto de aseguramiento y carga (Pág. 48, Párr. 157), y con mecanismo de aseguramiento accionables (Pág. 35, Párr. 123 a Pág. 37, Párr. 128; Pág. 61, Párr. 191).	Terminal de aseguramiento (Figs. 1 y 2, elemento 7) con CPU, circuito eléctrico con un conector y pestillo, (Pág. 3, Párr. 48; Pág. 4, Párr. 63; Fig. 5, elemento 34, 35, 36 y 38; Fig. 6, elemento 30, 31, 32, 34, 35, 36 y 38).	Rack de bicicleta (Figs. 1 a 4, elemento 100) que comprende un aseguramiento con control electrónico (Pág. 25, líneas 14 a 21) y conectores macho y hembra (Pág. 3, líneas 23 a 25) que utilizan un perno y receptáculo de perno (Fig. 9, elementos 510 y 1000).
El control modular (14, 125), al conectar el elemento de conexión (6, 6', 121) con la interfaz (4, 4', 114), envía una señal de identificación al dispositivo de	Información de identificación del PEV transmitido al computador del kiosco (Pág. 47, Párrs. 153 y 154; Pág. 69, Párr. 213 a Pág. 72, Párr. 218).	Identificación de la bicicleta que se retorna (Pág. 4, Párr. 63).	Identificación del objeto móvil cuando se posiciona en una posición asegurable (Pág. 9, líneas 19 a 25; Pág. 31 línea 4 a

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

RESOLUCIÓN No:79679
Por la cual se deniega una patente de invención

Rad. PCT/13-186088

control (107).			Pág. 32, línea 5; Reiv. 35).
El dispositivo de control (107) recibe la señal de identificación, la compara con por lo menos un parámetro de compatibilidad y, en caso de que la señal de identificación coincida con el parámetro de compatibilidad, envía una señal de activación a por lo menos un accionamiento de bloqueo (30, 121a).	No menciona.	No menciona.	Accionamiento del miembro asegurador de una posición desasegurada (libre) a una asegurada (bloqueada) tras identificar el objeto móvil (la identificación involucra necesariamente la comparación y concisión con un parámetro de compatibilidad) (Pág. 9, líneas 19 a 25; Pág. 31 línea 4 a Pág. 32, línea 5; Reiv. 35).
Llevar el primer y/o el segundo medio de bloqueo (9, 11, 19, 22) desde una posición libre a una posición de bloqueo y para bloquear el elemento de conexión (6, 6', 121) en la interfaz (4, 4', 114).	Mecanismo de aseguramiento que se lleva a una posición asegurada (Págs. 35 y 36, Párr. 123).	Miembro de aseguramiento que se mueve en una posición asegurada (Pág. 4, Párr. 63).	

Los documentos D1, D2 y D4 se consideran el estado de la técnica cercano a la invención definida en la reivindicación 12 porque divulgan un mecanismo de aseguramiento y retención para un vehículo personal que se compone de un dispositivo montado en el vehículo y un receptáculo montado en una estructura fija (D1, Resumen), un sistema de almacenamiento de bicicletas con una pluralidad de bicicletas donde cada una lleva un miembro asegurador diseñado para recibir un retenedor en una estación de aseguramiento (D2, Resumen) y un candado electrónico para asegurar un objeto movable a una estructura con dos miembros complementarios que se conectan y asegurar (D4, Resumen).

La diferencia entre la invención, definida en la reivindicación 12 y el procedimiento de D1 y/o D2 consiste en el paso de comparar la identificación con un parámetro de compatibilidad y, en caso de que la señal de identificación coincida con el parámetro de compatibilidad, envía una señal de activación a medios de bloqueo en forma de perno.

La diferencia entre la invención, definida en la reivindicación 12 y el procedimiento de D4 consiste en el vehículo eléctrico.

El efecto que logra el incluir el paso de comparar la identificación con un parámetro de compatibilidad y, en caso de que la señal de identificación coincida con el parámetro de compatibilidad, envía una señal de activación a medios de bloqueo en forma de perno es que permite asegurar solo el enganche de vehículos que pertenecen al sistema.

Por lo tanto, el problema técnico objetivo que pretende resolver esta invención se puede formular así: “¿cómo modificar el procedimiento conocido en D1 y/o D2 para permitir que se aseguren solo los vehículos que pertenecen al sistema?”.

Sin embargo, la utilización del paso de comparar la identificación con un parámetro de compatibilidad y, en caso de que la señal de identificación coincida con el parámetro de compatibilidad, envía una señal de activación a medios de bloqueo en forma de perno para asegurar solo el enganche de vehículos que pertenecen al sistema, ya está divulgada en el documento D4 que se refiere al accionamiento del miembro asegurador de una posición desasegurada (libre) a una asegurada (bloqueada) tras identificar el objeto móvil (la identificación involucra necesariamente la comparación y concisión con un parámetro de compatibilidad) (Pág. 9, líneas 19 a 25; Pág. 31 línea 4 a Pág. 32, línea 5; Reiv. 35).

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

RESOLUCIÓN No: 79679

Por la cual se deniega una patente de invención

Rad. PCT/13-186088

En consecuencia, la persona del oficio normalmente versada en la materia, incluiría el paso del documento D4 en el procedimiento divulgado en los documentos D1 y/o D2 para llegar así al objeto de la reivindicación 12 de la solicitud. Por lo cual, se considera obvia.

Es oportuno aclarar que, contrario a lo afirmado por la(s) solicitante(s), las funcionalidades que se citan como características diferentes no son características esenciales de un aparato (sistema o módulo) y, por lo tanto, no hacen a los aparatos de las reivindicaciones 1, 10, 11 y 13 diferentes a los aparatos divulgados en los documentos D1, D2 y D3. La descripción de un aparato por medio de sus funcionalidades no demuestra efectivamente que el aparato pueda realizar las funcionalidades descritas. Por esta razón es necesario definir el aparato en términos de sus elementos físicos estructurales, que son los que permiten la realización de las funcionalidades. Ahora, para determinar la novedad y nivel inventivo frente a las anterioridades es suficiente comparar los elementos físicos estructurales dado que de estos surge la capacidad de realizar las funciones. En este orden de ideas, cuando se reivindica un aparato, las funcionalidades (funciones realizadas) sirven para entender la relación que hay entre los diferentes elementos estructurales, pero son solo los elementos estructurales los que definen la invención y, por lo tanto, las funcionalidades no le pueden dar novedad y/o nivel inventivo a un aparato. En este orden de ideas las siguientes funcionalidades, “...configurado para mover por lo menos uno de los medios de bloqueo entre una posición libre y una posición de bloqueo.”, “...al conectarse un elemento de conexión con una interfaz, envíe una señal de identificación a un dispositivo de control.”, “...diseñado para recibir la señal de identificación, compararla con por lo menos un parámetro de compatibilidad y, en el caso de coincidencia, enviar una señal de activación a por lo menos un accionamiento de bloqueo.”, no demuestran diferencias estructurales en los aparatos reclamados en las reivindicaciones 1, 10, 11 y 13 con los divulgados en los documentos D1, D2 y D3.

Es oportuno aclarar que, contrario a lo afirmado por la(s) solicitante(s), que el sistema de la reivindicación 13 se encuentra divulgado en el documento D1 como se expone en la tabla 4.

El solicitante argumenta que un paso de “*Chequeo de compatibilidad*” le da el nivel inventivo a la reivindicación 12 de la solicitud, sin embargo esta característica se encuentra divulgada en el documento D4. En la reivindicación 12 se describe el chequeo de compatibilidad como “...el dispositivo de control (107) recibe la señal de identificación, la compara con por lo menos un parámetro de compatibilidad y, en caso de que la señal de identificación coincida con el parámetro de compatibilidad, envía una señal de activación a por lo menos un accionamiento de bloqueo (30, 121a)” característica conocida en el documento D4 cuando hace referencia a la identificación del objeto móvil cuando se posiciona en una posición asegurable (Pág. 9, líneas 19 a 25; Pág. 31 línea 4 a Pág. 32, línea 5; Reiv. 35) y al accionamiento del miembro asegurador de una posición desasegurada (libre) a una asegurada (bloqueada) tras identificar el objeto móvil (la identificación involucra necesariamente la comparación y concisión con un parámetro de compatibilidad) (Pág. 9, líneas 19 a 25; Pág. 31 línea 4 a Pág. 32, línea 5; Reiv. 35). Referente a esto el solicitante argumenta que “Además, puede determinarse en el contexto del chequeo de compatibilidad, si la red de a bordo del vehículo coincide, con respecto al intervalo de tensión o también la corriente necesaria, con el módulo” sin embargo la reivindicación 12 no menciona detalles de la comparación de intervalos de tensión o de corriente, ni ninguna otra característica que difiera de lo divulgado en los documentos D1, D2 y D4.

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

RESOLUCIÓN No: 79679

Por la cual se deniega una patente de invención

Rad. PCT/13-186088

En conclusión, teniendo en cuenta que los argumentos de la(s) solicitante(s) no desvirtúan de manera alguna las objeciones a la patentabilidad ya sustentada, el Superintendente de Industria y Comercio,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Denegar la patente de invención a la creación titulada “SISTEMA DE VEHÍCULO MODULAR, VEHÍCULO ELÉCTRICO Y MÓDULO PARA LA CONEXIÓN CON UN VEHÍCULO”.

ARTÍCULO SEGUNDO: Notificar el contenido de la presente resolución a la(s) sociedad(es) Energybus E.V., advirtiéndole(s) que contra ella(s) procede el recurso de reposición, ante el Superintendente de Industria y Comercio, el cual podrá ser interpuesto en el momento de la notificación o dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a ella.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., el 30 Sep 2015

EL SUPERINTENDENTE DE INDUSTRIA Y COMERCIO,



PABLO FELIPE ROBLEDO DEL CASTILLO

Doctor(a)

JAIME EDUARDO DELGADO VILLEGAS, mde@mdelaw.com

Elaboró: Francisco Javier Gonzalez Paez
Revisó: Rosa Patricia Tellez Chavarro
Revisó: Jose Luis Salazar Lopez
Aprobó: José Luis Londoño FernÁndez