

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

Señor(a)
ARPENT LLC
notificaciones@clarkemodet.com.co

Asunto: PATENTE DE INVENCION - PCT

Patente de Invención	PT	Patente de Modelo de Utilidad			
Vía Nacional					
Vía PCT (Fase Nacional)	PCT	Capítulo I	X	Capítulo II	
No. Solicitud Internacional	PCT/US2016/017468				
Fecha de Presentación Internacional	11 de febrero de 2016				

Como resultado del examen de fondo realizado, con fundamento en el Artículo 45 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina, se comunica:

1. Documentos estudiados

Descripción	Radicado N° NC2017/0009181	11/septiembre/2017
Reivindicaciones:	Radicado N° NC2017/0009181	11/septiembre/2017
	Radicado N° NC2017/0009181	14/noviembre/2017
	Radicado N° NC2017/0009181	02/noviembre/2018
Dibujos:	Radicado N° NC2017/0009181	11/septiembre/2017
Respuesta del solicitante:	Radicado N° NC2017/0009181	02/noviembre/2018

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

Prioridades:	País: US, ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA Número: 62/114,956 Fecha: 11 de febrero de 2015
	País: US, ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA Número: 15/040,441 Fecha: 10 de febrero de 2016

2. Análisis de la Prioridad

Se acepta la reivindicación de prioridad porque esta solicitud fue presentada dentro del plazo establecido y el contenido técnico de esta solicitud corresponde con el de la prioridad reivindicada.

3. Modificaciones presentadas (Art. 34 D 486 y Art. 19, 22 y 34 PCT)

Se aceptan las modificaciones presentadas comoquiera que se ajustan a las prescripciones contenidas en el reglamento del PCT y en el Art 34 de la Decisión 486.

4. Objeto de la invención

De acuerdo con lo establecido en el numeral 1.2.2.2 del capítulo primero del Título X de la Circular Única para efectos del examen de patentabilidad, se tendrá en cuenta la tasa pagada por la solicitante al momento de comenzar el examen para las reivindicaciones adicionales; esto es que cuando la solicitud contenga más de diez (10) reivindicaciones y no se haya pagado la tasa complementaria, sólo se estudiarán las cubiertas por la tasa pagada. Por lo tanto, se estudiarán las reivindicaciones 1 a 28 del capítulo reivindicatorio (Radicado N° NC2017/0009181 del 02 de noviembre de 2018).

Título de la solicitud: “MÉTODO Y SISTEMA PARA AGRUPAR Y REASIGNAR RECURSOS DE TRANSPORTE” (Ver página 1 del radicado bajo el N° NC2017/0009181 del 11 de septiembre de 2017).

El problema planteado en esta solicitud consiste en la necesidad de suministrar mejoras de los métodos y las soluciones para asignar dinámicamente los recursos de las carreteras de todo un sistema de transporte al que los automovilistas pueden acceder.

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

Para resolver este problema técnico, la solicitud en estudio proporciona sistemas y métodos de arbitraje dinámico de recursos de transporte (DTRA) que pueden incluir configurar un servidor para gestionar dinámicamente el uso de los recursos de transporte. El servidor puede identificar, analizar, organizar y/o empaquetar los recursos de transporte disponibles (por ejemplo, segmentos de carreteras en un área geográfica, etc.) como elementos/unidades de oportunidad de ocupación vehicular (VOO) donde cada uno identifica una cantidad de un recurso que se ofrece a viajeros para su asignación y uso.

El objeto de la presente solicitud se relaciona con la Clasificación Internacional de Patentes (CIP): G06Q 50/30; G07B 15/00.

5. Determinación del Estado de la Técnica

El estado de la técnica se determinó con base en la fecha de prioridad: febrero 11 de 2015 y se encontraron los siguientes documentos que anticipan el objeto de esta solicitud:

Ítem	Documento	Título	Fecha de Publicación
D1	US 2010/250292	"System and Method of Providing Travel-Related Tools for Use with Transportation Services"	30/septiembre/2010
D2	EP 1170702	"Device and method for charging usage fees"	09/enero/2002

El documento D1¹ divulga un sistema informático que realiza reservas para servicios de transporte. La información del vendedor para los recursos de alquiler se almacena en una base de datos central. Un cliente realiza una consulta de reserva. La base de datos central se busca para encontrar la disponibilidad de los recursos de alquiler para la consulta de reserva (Fl. 1, resumen).

¹https://worldwide.espacenet.com/publicationDetails/biblio?II=0&ND=3&adjacent=true&locale=en_EP&FT=D&date=20100930&CC=US&NR=2010250292A1&KC=A1

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

El documento D2² divulga un componente móvil de comunicación de corto alcance (DSRC) específico del usuario que tiene una memoria para almacenar información temporalmente con respecto al uso de la carretera o a los usuarios de la carretera (Fl. 1, resumen).

6. Examen de Patentabilidad (Art. 14 D486)

Nivel inventivo (Art 18 D486)

La reivindicación 1 consiste en: “*Un método de arbitraje dinámico de recursos de transporte (DTRA) (...)*” (Ver página 1 del radicado N° NC2017/0009181 del 02 de noviembre de 2018).

TABLA 1. Comparación de las características técnicas esenciales, con las del estado de la técnica:

Características esenciales	D1	D2
Generar, mediante un controlador de sistema DTRA (146), estructuras de información de oportunidad de ocupación vehicular donde cada una identifica una cantidad de un recurso de transporte asociado con una ruta de transporte dentro de un área geográfica.	El sistema (10) estima el tiempo para recorrer la ruta en función de la distancia, el tráfico y las condiciones de la carretera. Los caminos de tierra pueden tomar más tiempo que las calles de la ciudad, lo que puede llevar más tiempo que las autopistas, lo que puede llevar más tiempo que las autopistas. El tráfico juega un papel importante en la determinación del tiempo de viaje. Cuanto más pesado es el tráfico para la capacidad de la carretera, mayor es el tiempo de viaje (Pág. 6, Párr. 067). La lista incluye el nombre del proveedor, la tasa y el tipo de vehículo. El cliente minorista (50) puede revisar los recursos de alquiler disponibles dentro del área	No se menciona

[2https://worldwide.espacenet.com/publicationDetails/biblio?II=0&ND=3&adjacent=true&locale=en_EP&FT=D&date=20020109&CC=EP&NR=1170702A2&KC=A2](https://worldwide.espacenet.com/publicationDetails/biblio?II=0&ND=3&adjacent=true&locale=en_EP&FT=D&date=20020109&CC=EP&NR=1170702A2&KC=A2)

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

	geográfica y hacer la selección deseada (Pág. 6, Párr. 072). El sistema (10) admite derechos administrativos y tiene control total sobre el sistema, por ejemplo, campos y valores de entrada de datos válidos (Pág. 8, Párr. 089).	
Difundir una señal de comunicación que incluye información adecuada para informar una pluralidad de dispositivos participantes de subasta que el recurso de transporte asociado con la ruta de transporte dentro del área geográfica está disponible para asignación.	En una realización, la presente invención es un método para controlar el acceso a los recursos de transporte a través de un sistema de servicio de transporte que comprende las etapas de proporcionar un proveedor de servicios de recursos de transporte, proporcionar proveedores de recursos de transporte primero y segundo, establecer un enlace de comunicación electrónica entre un usuario de recursos de transporte y el proveedor del servicio de recursos de transporte a través del sistema de servicios de transporte, proporcionando una base de datos por parte del proveedor del servicio de recursos de transporte de los recursos de transporte actualmente disponibles controlados por los proveedores de recursos de transporte primero y segundo, vinculando la base de datos a los sistemas de reserva primero y segundo operados por el primero y segundos proveedores de recursos de transporte, respectivamente, para actualizar en tiempo real los recursos de transporte disponibles en la base de datos, y transmitir una solicitud de reserva del usuario del recurso de transporte a través del enlace de comunicación electrónica (Pág. 1 a Pág. 2, Párr. 012).	No se menciona
Utilizar la información recibida de los dispositivos participantes de subasta para asignar derechos para el acceso o uso de todo o porciones del recurso de transporte.		No se menciona

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

Recibir, mediante el controlador de sistema DTRA (146), información asociada con una ubicación o posición de un dispositivo móvil (102).	Alternativamente, las computadoras pueden ser móviles y seguir a los usuarios a cualquier ubicación conveniente, por ejemplo, oficinas remotas, ubicaciones de clientes, habitaciones de hotel, residencias, vehículos, lugares públicos u otras configuraciones regionales con acceso electrónico a la red de comunicación (40) (Pág. 4, Fl. 21, Párr. 047). El sistema (10) admite derechos administrativos y tiene control total sobre el sistema, por ejemplo, campos y valores de entrada de datos válidos (Pág. 8, Fl. 25, Párr. 089).	No se menciona
Determinar, a través del controlador de sistema DTRA (146), si el acceso o uso de una parte de la ruta de transporte está disponible con base en: la información recibida asociada con la ubicación o posición del dispositivo móvil y las estructuras de información de oportunidades de ocupación vehicular generadas asociadas con la ruta de transporte.	Al determinar el cálculo de la tasa, el sistema de servicio de transporte (10) debe determinar la ruta adecuada desde el origen hasta el destino. La ruta se selecciona de acuerdo con el tiempo de conducción, la distancia, el costo y la seguridad más eficiente para los pasajeros. La mejor ruta no siempre es la más corta en tiempo o distancia. El sistema (10) considera las condiciones de la carretera, los retrasos previsibles en los viajes (hora pico), los retrasos en la construcción, el clima y otros factores que podrían influir negativamente en la experiencia de viaje del cliente (Pág. 6, Fl. 23, Párr. 064). Alternativamente, las computadoras pueden ser móviles y seguir a los usuarios a cualquier ubicación conveniente, por ejemplo, oficinas remotas, ubicaciones de clientes, habitaciones de hotel, residencias, vehículos, lugares públicos u otras configuraciones regionales con	No se menciona

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

	acceso electrónico a la red de comunicación (40) (Pág. 4, Fl. 21, Párr. 047). El sistema (10) admite derechos administrativos y tiene control total sobre el sistema, por ejemplo, campos y valores de entrada de datos válidos (Pág. 8, Fl. 25, Párr. 089).	
Transmitir, a través del controlador del sistema DTRA (146), un mensaje que incluye una autorización para acceder o usar la parte de la ruta de transporte al dispositivo móvil en respuesta a: determinar que el acceso o uso de la parte de la ruta de transporte está disponible; y recibir una solicitud del dispositivo móvil para acceder a la parte de la ruta de transporte.	No se menciona	También es posible que el componente relacionado con el usuario esté configurado para almacenar información específica de la red. Por ejemplo, es concebible que una autorización de usuario deba adquirirse solo por una cierta distancia. La autorización del usuario para esta ruta se almacena luego en la memoria del componente móvil relacionado con el usuario, por ejemplo en forma de datos de GPS correspondientes. Ahora, cuando el transceptor del dispositivo de control se comunica con el componente móvil relacionado con el usuario, los datos pueden recuperarse y compararse con los datos de referencia correspondientes en el transceptor. Si hay un exceso de cumplimiento, el uso es válido. Si los datos difieren, debe comenzar por un uso no autorizado, de modo que el vehículo pueda ser retirado del flujo de tráfico y de la seguridad por separado (Pág. 6, Col. 9, Párr. 041). El transceptor (40) se comunica a través de la comunicación DSRC con el componente móvil (20) relacionado con el usuario. Para

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

		este fin, lee desde la memoria (21) del componente (20) relacionado con el usuario. Siempre que el camión 11 sea otorgado dentro del período de uso, la información de la memoria volátil (21) puede leerse, lo que significa que se da un uso apropiado de la sección de autopista (10). Si la sección (10) de la autopista del camión (11) viajó fuera como estaba permitido el período de uso, el contenido de la información en la memoria volátil (21) se eliminaría debido al colapso del suministro de energía. En este caso, el componente (20) relacionado con el usuario a una solicitud del transceptor (40) no respondería (Pág. 9, Col. 15 a Pág. 9, Col. 16, Párr. 073).
--	--	---

El documento D1 se considera el estado de la técnica más cercano a la invención definida en la reivindicación 1 porque divulga un sistema informático que realiza reservas para servicios de transporte. La información del vendedor para los recursos de alquiler se almacena en una base de datos central. Un cliente realiza una consulta de reserva. La base de datos central se busca para encontrar la disponibilidad de los recursos de alquiler para la consulta de reserva (Fl. 1, resumen).

La diferencia entre la invención, definida en la reivindicación 1 y el sistema de D1 consiste en que el método de la reivindicación 1 posee transmitir un mensaje que incluye una autorización al dispositivo móvil.

El efecto que logra el incluir transmitir un mensaje de autorización al dispositivo móvil que incluye una autorización es poder permitir al vehículo acceder o usar la parte de la ruta de transporte.

Por lo tanto, el problema técnico objetivo que pretende resolver esta invención se puede formular así: “¿Cómo modificar el sistema conocido en D1 para lograr permitir al vehículo acceder o usar la parte de la ruta de transporte?”.

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° **13698**

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

Sin embargo, la utilización del transmitir un mensaje de autorización al dispositivo móvil, ya está divulgada en el documento D2 que se refiere a que también es posible que el componente relacionado con el usuario esté configurado para almacenar información específica de la red. Por ejemplo, es concebible que una autorización de usuario deba adquirirse solo por una cierta distancia. La autorización del usuario para esta ruta se almacena luego en la memoria del componente móvil relacionado con el usuario, por ejemplo en forma de datos de GPS correspondientes. Ahora, cuando el transceptor del dispositivo de control se comunica con el componente móvil relacionado con el usuario, los datos pueden recuperarse y compararse con los datos de referencia correspondientes en el transceptor. Si hay un exceso de cumplimiento, el uso es válido. Si los datos difieren, debe comenzar por un uso no autorizado, de modo que el vehículo pueda ser retirado del flujo de tráfico y de la seguridad por separado (Pág. 6, Col. 9, Párr. 041). El transceptor (40) se comunica a través de la comunicación DSRC con el componente móvil (20) relacionado con el usuario. Para este fin, lee desde la memoria (21) del componente (20) relacionado con el usuario. Siempre que el camión 11 sea otorgado dentro del período de uso, la información de la memoria volátil (21) puede leerse, lo que significa que se da un uso apropiado de la sección de autopista (10). Si la sección (10) de la autopista del camión (11) viajó fuera como estaba permitido el período de uso, el contenido de la información en la memoria volátil (21) se eliminaría debido al colapso del suministro de energía. En este caso, el componente (20) relacionado con el usuario a una solicitud del transceptor (40) no respondería (Pág. 9, Col. 15 a Pág. 9, Col. 16, Párr. 073).

En consecuencia, la persona del oficio normalmente versada en la materia, incluiría el transmitir un mensaje de autorización para acceder a la ruta del documento D2 en el sistema divulgado en el documento D1 para llegar así al objeto de la reivindicación 1 de la solicitud. Por lo cual se considera obvia.

Asimismo, los documentos D1 y D2 divulgan las características de las siguientes reivindicaciones dependientes así:

- Reivindicaciones 2 y 3: El sistema de servicio de transporte (10) selecciona la ruta mostrada en la figura 6. La ruta se divide en segmentos para ayudar en la medición de distancia. El primer segmento del viaje desde el punto (90) hasta el punto (91) es de cinco millas (D1, Pág. 6, Fl. 23, Párr. 065). El sistema (10) estima el tiempo para recorrer la ruta en función de la distancia, el tráfico y las condiciones de la carretera. Los caminos de tierra pueden tomar más tiempo que las calles de la ciudad, lo que puede llevar más tiempo que las autopistas, lo que puede llevar más

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

tiempo que las autopistas. El tráfico juega un papel importante en la determinación del tiempo de viaje. Cuanto más pesado es el tráfico para la capacidad de la carretera, mayor es el tiempo de viaje (D1, Pág. 6, Fl. 23, Párr. 067).

- Reivindicación 4: También es posible que el componente relacionado con el usuario esté configurado para almacenar información específica de la red. Por ejemplo, es concebible que una autorización de usuario deba adquirirse solo por una cierta distancia. La autorización del usuario para esta ruta se almacena luego en la memoria del componente móvil relacionado con el usuario, por ejemplo en forma de datos de GPS correspondientes. Ahora, cuando el transceptor del dispositivo de control se comunica con el componente móvil relacionado con el usuario, los datos pueden recuperarse y compararse con los datos de referencia correspondientes en el transceptor. Si hay un exceso de cumplimiento, el uso es válido. Si los datos difieren, debe comenzar por un uso no autorizado, de modo que el vehículo pueda ser retirado del flujo de tráfico y de la seguridad por separado (D2, Pág. 6, Col. 9, Párr. 041).
- Reivindicaciones 6 y 7: El sistema (10) estima el tiempo para recorrer la ruta en función de la distancia, el tráfico y las condiciones de la carretera. Los caminos de tierra pueden tomar más tiempo que las calles de la ciudad, lo que puede llevar más tiempo que las autopistas, lo que puede llevar más tiempo que las autopistas. El tráfico juega un papel importante en la determinación del tiempo de viaje. Cuanto más pesado es el tráfico para la capacidad de la carretera, mayor es el tiempo de viaje (D1, Pág. 6, Fl. 23, Párr. 067). La lista incluye el nombre del proveedor, la tasa y el tipo de vehículo. El cliente minorista (50) puede revisar los recursos de alquiler disponibles dentro del área geográfica y hacer la selección deseada (D1, Pág. 6, Fl. 23, Párr. 072).

La reivindicación 9 consiste en: “*Un dispositivo computacional servidor (146) que comprende: (...)*” (Ver página 3 del radicado N° NC2017/0009181 del 02 de noviembre de 2018).

TABLA 2. Comparación de las características técnicas esenciales, con las del estado de la técnica:

Características esenciales	D1	D2
Memoria.	El software se instala en el disco duro (34) del sistema de la computadora	Además del receptor GPS, el dispositivo del vehículo tiene una

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

	y/o en la memoria electrónica (36), y se accede y controla mediante el sistema operativo de la computadora. Las actualizaciones de software también están disponibles electrónicamente en medios de almacenamiento masivo o se pueden descargar desde el sitio web del host o del proveedor. El software, tal como se proporciona en los medios legibles por computadora o descargados de enlaces electrónicos, representa un producto de programa de computadora utilizable con un procesador de computadora programable que tiene un código de programa legible por computadora incorporado en el mismo (Pág. 4, Fl. 21, Párr. 049).	memoria digital que contiene la descripción geográfica de la carretera de peaje y las tarifas vigentes (Pág. 3, Col. 4, Párr. 018).
Procesador conectado a la memoria, en donde el procesador está configurado con instrucciones ejecutables por procesador que realizan operaciones.		Acerca de los elementos intermedios apropiados, como los teléfonos móviles o las computadoras móviles, que ahora están muy extendidos, se pueden comunicar con esta unidad central de procesamiento (Pág. 7, Col. 12, Párr. 053). Es pertinente aclarar que un procesador ejecuta instrucciones almacenadas en una memoria ³ .
Generar los elementos/unidades de oportunidad de ocupación vehicular donde cada uno identifica una cantidad de un recurso de transporte asociada con una ruta de transporte dentro de un área geográfica.	El sistema (10) estima el tiempo para recorrer la ruta en función de la distancia, el tráfico y las condiciones de la carretera. Los caminos de tierra pueden tomar más tiempo que las calles de la ciudad, lo que puede llevar más tiempo que las autopistas. El tráfico juega un papel importante en la determinación del tiempo de viaje. Cuanto más pesado es el tráfico para la capacidad de la carretera, mayor es el tiempo de viaje (Pág. 6, Fl. 23, Párr. 067). La lista incluye el nombre del proveedor, la tasa y el tipo de vehículo. El cliente minorista (50) puede revisar los recursos de alquiler disponibles dentro del área geográfica y hacer la selección deseada (Pág. 6, Fl. 23, Párr. 072).	No se menciona

³ <https://es.wikipedia.org/wiki/Microprocesador>

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

	El sistema (10) admite derechos administrativos y tiene control total sobre el sistema, por ejemplo, campos y valores de entrada de datos válidos (Pág. 8, Fl. 25, Párr. 089).	
Transmitir una señal de comunicación que incluye información adecuada para informar a una pluralidad de dispositivos participantes de subasta que el recurso de transporte asociado con la ruta de transporte dentro del área geográfica está disponible para asignación.	Si un primer cliente confirma la reserva de un vehículo en particular durante un período de tiempo específico, a ese vehículo se le asignará un estado como "no disponible" para el período de tiempo correspondiente y se excluirá de la búsqueda de un segundo cliente durante el mismo periodo de tiempo. Además, el sistema (10) recibe actualizaciones en tiempo real de cada proveedor en cuanto al estado de cada recurso de alquiler. Si el propio proveedor alquila un vehículo en particular durante un período de tiempo específico, a ese vehículo se le asignará un estado de "no disponible" para el período de tiempo relevante y será excluido de la búsqueda por los clientes del sistema (10). Si el vehículo desciende por mantenimiento, luego el proveedor notificará al coordinador de servicios de transporte para que se pueda asignar al vehículo un estado de "no disponible" para el período de tiempo relevante y se excluirá de las búsquedas para satisfacer la solicitud de reserva del cliente. Del mismo modo, si un cliente cancela una reserva de un vehículo, el estado del vehículo vuelve a "disponible" para búsquedas posteriores. El sistema (10) se actualiza en tiempo real para mantener el estado actual de los recursos de alquiler en la base de datos central en cuanto a la disponibilidad de los recursos de	No se menciona
Utilizar la información recibida de los dispositivos participantes de subasta para asignar los derechos para el acceso o uso de todo o porciones del recurso de transporte.		No se menciona

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

	alquiler (Pág. 5, Párr. 022).	
Recibir la información asociada con una ubicación o posición de un dispositivo móvil.	Alternativamente, las computadoras pueden ser móviles y seguir a los usuarios a cualquier ubicación conveniente, por ejemplo, oficinas remotas, ubicaciones de clientes, habitaciones de hotel, residencias, vehículos, lugares públicos u otras configuraciones regionales con acceso electrónico a la red de comunicación (40) (Pág. 4, Fl. 21, Párr. 047). El sistema (10) admite derechos administrativos y tiene control total sobre el sistema, por ejemplo, campos y valores de entrada de datos válidos (Pág. 8, Fl. 25, Párr. 089).	No se menciona
Determinar si el acceso o uso de una porción de la ruta de transporte está disponible con base en: la información recibida asociada con la ubicación o posición del dispositivo móvil; y los elementos/unidades de oportunidad de ocupación vehicular generados asociados con la ruta de transporte.	Al determinar el cálculo de la tasa, el sistema de servicio de transporte (10) debe determinar la ruta adecuada desde el origen hasta el destino. La ruta se selecciona de acuerdo con el tiempo de conducción, la distancia, el costo y la seguridad más eficiente para los pasajeros. La mejor ruta no siempre es la más corta en tiempo o distancia. El sistema (10) considera las condiciones de la carretera, los retrasos previsibles en los viajes (hora pico), los retrasos en la construcción, el clima y otros factores que podrían influir negativamente en la experiencia de viaje del cliente (Pág. 6, Fl. 23, Párr. 064). Alternativamente, las computadoras pueden ser móviles y seguir a los usuarios a cualquier ubicación conveniente, por ejemplo, oficinas remotas, ubicaciones de clientes, habitaciones de hotel, residencias, vehículos, lugares públicos u otras configuraciones regionales con	No se menciona

Página 13 de 29

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

	acceso electrónico a la red de comunicación (40) (Pág. 4, Fl. 21, Párr. 047). El sistema (10) admite derechos administrativos y tiene control total sobre el sistema, por ejemplo, campos y valores de entrada de datos válidos (Pág. 8, Fl. 25, Párr. 089).	
Transmitir, mediante el controlador de sistema DTRA (146), un mensaje que incluye una autorización de acceso o uso de la porción de la ruta de transporte al dispositivo móvil en respuesta a: determinar que el acceso o uso de la porción de la ruta de transporte está disponible con base en la información recibida asociada con la ubicación o la posición del dispositivo móvil y los elementos/unidades de oportunidad de ocupación vehicular generados asociados con la ruta de transporte; y recibir una solicitud del dispositivo móvil para acceder la	No se menciona	También es posible que el componente relacionado con el usuario esté configurado para almacenar información específica de la red. Por ejemplo, es concebible que una autorización de usuario deba adquirirse solo por una cierta distancia. La autorización del usuario para esta ruta se almacena luego en la memoria del componente móvil relacionado con el usuario, por ejemplo en forma de datos de GPS correspondientes. Ahora, cuando el transceptor del dispositivo de control se comunica con el componente móvil relacionado con el usuario, los datos pueden recuperarse y compararse con los datos de referencia correspondientes en el transceptor. Si hay un exceso de cumplimiento, el uso es válido. Si los datos difieren, debe comenzar por un uso no autorizado, de modo que el vehículo pueda ser retirado del flujo de tráfico y de la seguridad por separado (Pág. 6, Col. 9, Párr. 041). El transceptor (40) se comunica a través de la comunicación DSRC con el componente móvil (20) relacionado con el usuario. Para este fin, lee desde la memoria (21) del componente (20) relacionado con el usuario. Siempre que el camión 11 sea otorgado dentro del período de

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

porcion de la ruta de transporte.		uso, la información de la memoria volátil (21) puede leerse, lo que significa que se da un uso apropiado de la sección de autopista (10). Si la sección (10) de la autopista del camión (11) viajó fuera como estaba permitido el período de uso, el contenido de la información en la memoria volátil (21) se eliminaría debido al colapso del suministro de energía. En este caso, el componente (20) relacionado con el usuario a una solicitud del transceptor (40) no respondería (Pág. 9, Col. 15 a Pág. 9, Col. 16, Párr. 073).
--	--	---

El documento D1 se considera el estado de la técnica más cercano a la invención definida en la reivindicación 9 porque divulga un sistema informático que realiza reservas para servicios de transporte. La información del vendedor para los recursos de alquiler se almacena en una base de datos central. Un cliente realiza una consulta de reserva. La base de datos central se busca para encontrar la disponibilidad de los recursos de alquiler para la consulta de reserva (Fl. 1, resumen).

La diferencia entre la invención, definida en la reivindicación 9 y el sistema de D1 consiste en que el dispositivo de la reivindicación 9 posee transmitir un mensaje que incluye una autorización al dispositivo móvil.

El efecto que logra el incluir transmitir un mensaje de autorización al dispositivo móvil que incluye una autorización es poder permitir al vehículo acceder o usar la parte de la ruta de transporte.

Por lo tanto, el problema técnico objetivo que pretende resolver esta invención se puede formular así: “¿Cómo modificar el sistema conocido en D1 para lograr permitir al vehículo acceder o usar la parte de la ruta de transporte?”.

Sin embargo, la utilización del transmitir un mensaje de autorización al dispositivo móvil, ya está divulgada en el documento D2 que se refiere a que también es posible que el componente relacionado con el usuario esté configurado para almacenar información específica de la red. Por ejemplo, es concebible que una autorización de usuario deba adquirirse solo por una cierta distancia. La autorización del usuario para

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° **13698**

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

esta ruta se almacena luego en la memoria del componente móvil relacionado con el usuario, por ejemplo en forma de datos de GPS correspondientes. Ahora, cuando el transceptor del dispositivo de control se comunica con el componente móvil relacionado con el usuario, los datos pueden recuperarse y compararse con los datos de referencia correspondientes en el transceptor. Si hay un exceso de cumplimiento, el uso es válido. Si los datos difieren, debe comenzar por un uso no autorizado, de modo que el vehículo pueda ser retirado del flujo de tráfico y de la seguridad por separado (Pág. 6, Col. 9, Párr. 041). El transceptor (40) se comunica a través de la comunicación DSRC con el componente móvil (20) relacionado con el usuario. Para este fin, lee desde la memoria (21) del componente (20) relacionado con el usuario. Siempre que el camión 11 sea otorgado dentro del período de uso, la información de la memoria volátil (21) puede leerse, lo que significa que se da un uso apropiado de la sección de autopista (10). Si la sección (10) de la autopista del camión (11) viajó fuera como estaba permitido el período de uso, el contenido de la información en la memoria volátil (21) se eliminaría debido al colapso del suministro de energía. En este caso, el componente (20) relacionado con el usuario a una solicitud del transceptor (40) no respondería (Pág. 9, Col. 15 a Pág. 9, Col. 16, Párr. 073).

En consecuencia, la persona del oficio normalmente versada en la materia, incluiría el transmitir un mensaje de autorización para acceder a la ruta del documento D2 en el sistema divulgado en el documento D1 para llegar así al objeto de la reivindicación 9 de la solicitud. Por lo cual se considera obvia.

Asimismo, los documentos D1 y D2 divulgan las características de las siguientes reivindicaciones dependientes así:

- Reivindicaciones 10 y 11: El sistema de servicio de transporte (10) selecciona la ruta mostrada en la figura 6. La ruta se divide en segmentos para ayudar en la medición de distancia. El primer segmento del viaje desde el punto (90) hasta el punto (91) es de cinco millas (D1, Pág. 6, Fl. 23, Párr. 065). El sistema (10) estima el tiempo para recorrer la ruta en función de la distancia, el tráfico y las condiciones de la carretera. Los caminos de tierra pueden tomar más tiempo que las calles de la ciudad, lo que puede llevar más tiempo que las autopistas, lo que puede llevar más tiempo que las autopistas. El tráfico juega un papel importante en la determinación del tiempo de viaje. Cuanto más pesado es el tráfico para la capacidad de la carretera, mayor es el tiempo de viaje (D1, Pág. 6, Fl. 23, Párr. 067). El software se instala en el disco duro (34) del sistema de la computadora y/o en la memoria electrónica (36), y se accede y controla mediante el sistema

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° **13698**

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

operativo de la computadora. Las actualizaciones de software también están disponibles electrónicamente en medios de almacenamiento masivo o se pueden descargar desde el sitio web del host o del proveedor. El software, tal como se proporciona en los medios legibles por computadora o descargados de enlaces electrónicos, representa un producto de programa de computadora utilizable con un procesador de computadora programable que tiene un código de programa legible por computadora incorporado en el mismo (D1, Pág. 4, Fl. 21, Párr. 049).

- Reivindicación 12: También es posible que el componente relacionado con el usuario esté configurado para almacenar información específica de la red. Por ejemplo, es concebible que una autorización de usuario deba adquirirse solo por una cierta distancia. La autorización del usuario para esta ruta se almacena luego en la memoria del componente móvil relacionado con el usuario, por ejemplo en forma de datos de GPS correspondientes. Ahora, cuando el transceptor del dispositivo de control se comunica con el componente móvil relacionado con el usuario, los datos pueden recuperarse y compararse con los datos de referencia correspondientes en el transceptor. Si hay un exceso de cumplimiento, el uso es válido. Si los datos difieren, debe comenzar por un uso no autorizado, de modo que el vehículo pueda ser retirado del flujo de tráfico y de la seguridad por separado (D2, Pág. 6, Col. 9, Párr. 041).
- Reivindicación 13: Los registros de los recursos de alquiler en la base de datos central se comparan con la consulta de reserva para encontrar coincidencias (D1, Pág. 5, Fl. 22, Párr. 060). El software se instala en el disco duro (34) del sistema de la computadora y/o en la memoria electrónica (36), y se accede y controla mediante el sistema operativo de la computadora. Las actualizaciones de software también están disponibles electrónicamente en medios de almacenamiento masivo o se pueden descargar desde el sitio web del host o del proveedor. El software, tal como se proporciona en los medios legibles por computadora o descargados de enlaces electrónicos, representa un producto de programa de computadora utilizable con un procesador de computadora programable que tiene un código de programa legible por computadora incorporado en el mismo (D1, Pág. 4, Fl. 21, Párr. 049).
- Reivindicaciones 15 y 16: El sistema (10) estima el tiempo para recorrer la ruta en función de la distancia, el tráfico y las condiciones de la carretera. Los caminos de tierra pueden tomar más tiempo que las calles de la ciudad, lo que puede llevar

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

más tiempo que las autopistas, lo que puede llevar más tiempo que las autopistas. El tráfico juega un papel importante en la determinación del tiempo de viaje. Cuanto más pesado es el tráfico para la capacidad de la carretera, mayor es el tiempo de viaje (D1, Pág. 6, Fl. 23, Párr. 067). La lista incluye el nombre del proveedor, la tasa y el tipo de vehículo. El cliente minorista (50) puede revisar los recursos de alquiler disponibles dentro del área geográfica y hacer la selección deseada (D1, Pág. 6, Fl. 23, Párr. 072). El software, tal como se proporciona en los medios legibles por computadora o descargados de enlaces electrónicos, representa un producto de programa de computadora utilizable con un procesador de computadora programable que tiene un código de programa legible por computadora incorporado en el mismo (D1, Pág. 4, Fl. 21, Párr. 049).

- Reivindicación 17: El sistema (10) presenta ofertas especiales y promociones a los clientes con la herramienta (182). El Sistema (10) también admite ofertas para negocios en las que el cliente puede nombrar su propio precio u oferta para servicios de transporte y ver si algún proveedor responde (D1, Pág. 8, Fl. 25, Párr. 088). El software, tal como se proporciona en los medios legibles por computadora o descargados de enlaces electrónicos, representa un producto de programa de computadora utilizable con un procesador de computadora programable que tiene un código de programa legible por computadora incorporado en el mismo (D1, Pág. 4, Fl. 21, Párr. 049).

La reivindicación 19 consiste en: *“Un medio de almacenamiento legible no transitorio legible (...)”* (Ver página 6 del radicado N° NC2017/0009181 del 02 de noviembre de 2018).

TABLA 3. Comparación de las características técnicas esenciales, con las del estado de la técnica:

Características esenciales	D1	D2

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

Medio de almacenamiento no transitorio legible por computadora que permite que un procesador realice operaciones.	El software se instala en el disco duro (34) del sistema de la computadora y/o en la memoria electrónica (36), y se accede y controla mediante el sistema operativo de la computadora. Las actualizaciones de software también están disponibles electrónicamente en medios de almacenamiento masivo o se pueden descargar desde el sitio web del host o del proveedor. El software, tal como se proporciona en los medios legibles por computadora o descargados de enlaces electrónicos, representa un producto de programa de computadora utilizable con un procesador de computadora programable que tiene un código de programa legible por computadora incorporado en el mismo (Pág. 4, Fl. 21, Párr. 049).	No se menciona
Generar elementos/unidades de oportunidad de ocupación vehicular donde cada uno identifica una cantidad de un recurso de transporte asociados con una ruta de transporte dentro de un área geográfica.	El sistema (10) estima el tiempo para recorrer la ruta en función de la distancia, el tráfico y las condiciones de la carretera. Los caminos de tierra pueden tomar más tiempo que las calles de la ciudad, lo que puede llevar más tiempo que las autopistas, lo que puede llevar más tiempo que las autopistas. El tráfico juega un papel importante en la determinación del tiempo de viaje. Cuanto más pesado es el tráfico para la capacidad de la carretera, mayor es el tiempo de viaje (Pág. 6, Fl. 23, Párr. 067). La lista incluye el nombre del proveedor, la tasa y el tipo de vehículo. El cliente minorista (50) puede revisar los recursos de alquiler disponibles dentro del área geográfica y hacer la selección deseada (Pág. 6, Fl. 23, Párr. 072).	No se menciona

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

	El sistema (10) admite derechos administrativos y tiene control total sobre el sistema, por ejemplo, campos y valores de entrada de datos válidos (Pág. 8, Fl. 25, Párr. 089).	
Transmitir una señal de comunicación que incluye información adecuada para informar a una pluralidad de dispositivos participantes de subasta que el recurso de transporte asociado con la ruta de transporte dentro del área geográfica está disponible para asignación.	Si un primer cliente confirma la reserva de un vehículo en particular durante un período de tiempo específico, a ese vehículo se le asignará un estado como "no disponible" para el período de tiempo correspondiente y se excluirá de la búsqueda de un segundo cliente durante el mismo periodo de tiempo. Además, el sistema (10) recibe actualizaciones en tiempo real de cada proveedor en cuanto al estado de cada recurso de alquiler. Si el propio proveedor alquila un vehículo en particular durante un período de tiempo específico, a ese vehículo se le asignará un estado de "no disponible" para el período de tiempo relevante y será excluido de la búsqueda por los clientes del sistema (10). Si el vehículo desciende por mantenimiento, luego el proveedor notificará al coordinador de servicios de transporte para que se pueda asignar al vehículo un estado de "no disponible" para el período de tiempo relevante y se excluirá de las búsquedas para satisfacer la solicitud de reserva del cliente. Del mismo modo, si un cliente cancela una reserva de un vehículo, el estado del vehículo vuelve a "disponible" para búsquedas posteriores. El sistema (10) se actualiza en tiempo real para mantener el estado actual de los recursos de alquiler en la base de datos central en cuanto a la disponibilidad de los recursos de	No se menciona
Utilizar la información recibida de los dispositivos participantes de subasta para asignar los derechos para el acceso o uso de todo o porciones del recurso de transporte.		No se menciona

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

	alquiler (Pág. 5, Párr. 022).	
Recibir la información asociada con una ubicación o posición de un dispositivo móvil.	Alternativamente, las computadoras pueden ser móviles y seguir a los usuarios a cualquier ubicación conveniente, por ejemplo, oficinas remotas, ubicaciones de clientes, habitaciones de hotel, residencias, vehículos, lugares públicos u otras configuraciones regionales con acceso electrónico a la red de comunicación (40) (Pág. 4, Fl. 21, Párr. 047). El sistema (10) admite derechos administrativos y tiene control total sobre el sistema, por ejemplo, campos y valores de entrada de datos válidos (Pág. 8, Fl. 25, Párr. 089).	No se menciona
Determinar si el acceso o uso de una porción de la ruta de transporte está disponible con base en: la información recibida asociada con la ubicación o posición del dispositivo móvil; y los elementos/unidades de oportunidad de ocupación vehicular generados asociados con la ruta de transporte.	Al determinar el cálculo de la tasa, el sistema de servicio de transporte (10) debe determinar la ruta adecuada desde el origen hasta el destino. La ruta se selecciona de acuerdo con el tiempo de conducción, la distancia, el costo y la seguridad más eficiente para los pasajeros. La mejor ruta no siempre es la más corta en tiempo o distancia. El sistema (10) considera las condiciones de la carretera, los retrasos previsibles en los viajes (hora pico), los retrasos en la construcción, el clima y otros factores que podrían influir negativamente en la experiencia de viaje del cliente (Pág. 6, Fl. 23, Párr. 064). Alternativamente, las computadoras pueden ser móviles y seguir a los usuarios a cualquier ubicación conveniente, por ejemplo, oficinas remotas, ubicaciones de clientes, habitaciones de hotel, residencias, vehículos, lugares públicos u otras configuraciones regionales con	No se menciona

Página 21 de 29

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

	acceso electrónico a la red de comunicación (40) (Pág. 4, Fl. 21, Párr. 047). El sistema (10) admite derechos administrativos y tiene control total sobre el sistema, por ejemplo, campos y valores de entrada de datos válidos (Pág. 8, Fl. 25, Párr. 089).	
Transmitir, mediante el controlador de sistema DTRA (146), un mensaje que incluye una autorización de acceso o uso de la porción de la ruta de transporte al dispositivo móvil en respuesta a: determinar que el acceso o uso de la porción de la ruta de transporte está disponible; y recibir una solicitud del dispositivo móvil para acceder la porción de la ruta de transporte.	No se menciona	También es posible que el componente relacionado con el usuario esté configurado para almacenar información específica de la red. Por ejemplo, es concebible que una autorización de usuario deba adquirirse solo por una cierta distancia. La autorización del usuario para esta ruta se almacena luego en la memoria del componente móvil relacionado con el usuario, por ejemplo en forma de datos de GPS correspondientes. Ahora, cuando el transceptor del dispositivo de control se comunica con el componente móvil relacionado con el usuario, los datos pueden recuperarse y compararse con los datos de referencia correspondientes en el transceptor. Si hay un exceso de cumplimiento, el uso es válido. Si los datos difieren, debe comenzar por un uso no autorizado, de modo que el vehículo pueda ser retirado del flujo de tráfico y de la seguridad por separado (Pág. 6, Col. 9, Párr. 041). El transceptor (40) se comunica a través de la comunicación DSRC con el componente móvil (20) relacionado con el usuario. Para este fin, lee desde la memoria (21) del componente (20) relacionado con el usuario. Siempre que el camión 11 sea otorgado dentro del período de

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

		uso, la información de la memoria volátil (21) puede leerse, lo que significa que se da un uso apropiado de la sección de autopista (10). Si la sección (10) de la autopista del camión (11) viajó fuera como estaba permitido el período de uso, el contenido de la información en la memoria volátil (21) se eliminaría debido al colapso del suministro de energía. En este caso, el componente (20) relacionado con el usuario a una solicitud del transceptor (40) no respondería (Pág. 9, Col. 15 a Pág. 9, Col. 16, Párr. 073).
--	--	--

El documento D1 se considera el estado de la técnica más cercano a la invención definida en la reivindicación 19 porque divulga un sistema informático que realiza reservas para servicios de transporte. La información del vendedor para los recursos de alquiler se almacena en una base de datos central. Un cliente realiza una consulta de reserva. La base de datos central se busca para encontrar la disponibilidad de los recursos de alquiler para la consulta de reserva (Fl. 1, resumen).

La diferencia entre la invención, definida en la reivindicación 19 y el sistema de D1 consiste en que el medio de almacenamiento de la reivindicación 19 posee transmitir un mensaje que incluye una autorización al dispositivo móvil.

El efecto que logra el incluir transmitir un mensaje de autorización al dispositivo móvil que incluye una autorización es poder permitir al vehículo acceder o usar la parte de la ruta de transporte.

Por lo tanto, el problema técnico objetivo que pretende resolver esta invención se puede formular así: “¿Cómo modificar el sistema conocido en D1 para lograr permitir al vehículo acceder o usar la parte de la ruta de transporte?”.

Sin embargo, la utilización del transmitir un mensaje de autorización al dispositivo móvil, ya está divulgada en el documento D2 que se refiere a que también es posible que el componente relacionado con el usuario esté configurado para almacenar información específica de la red. Por ejemplo, es concebible que una autorización de usuario deba adquirirse solo por una cierta distancia. La autorización del usuario para

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

esta ruta se almacena luego en la memoria del componente móvil relacionado con el usuario, por ejemplo en forma de datos de GPS correspondientes. Ahora, cuando el transceptor del dispositivo de control se comunica con el componente móvil relacionado con el usuario, los datos pueden recuperarse y compararse con los datos de referencia correspondientes en el transceptor. Si hay un exceso de cumplimiento, el uso es válido. Si los datos difieren, debe comenzar por un uso no autorizado, de modo que el vehículo pueda ser retirado del flujo de tráfico y de la seguridad por separado (Pág. 6, Col. 9, Párr. 041). El transceptor (40) se comunica a través de la comunicación DSRC con el componente móvil (20) relacionado con el usuario. Para este fin, lee desde la memoria (21) del componente (20) relacionado con el usuario. Siempre que el camión 11 sea otorgado dentro del período de uso, la información de la memoria volátil (21) puede leerse, lo que significa que se da un uso apropiado de la sección de autopista (10). Si la sección (10) de la autopista del camión (11) viajó fuera como estaba permitido el período de uso, el contenido de la información en la memoria volátil (21) se eliminaría debido al colapso del suministro de energía. En este caso, el componente (20) relacionado con el usuario a una solicitud del transceptor (40) no respondería (Pág. 9, Col. 15 a Pág. 9, Col. 16, Párr. 073).

En consecuencia, la persona del oficio normalmente versada en la materia, incluiría el transmitir un mensaje de autorización para acceder a la ruta del documento D2 en el sistema divulgado en el documento D1 para llegar así al objeto de la reivindicación 19 de la solicitud. Por lo cual se considera obvia.

Asimismo, los documentos D1 y D2 divulgan las características de las siguientes reivindicaciones dependientes así:

- Reivindicaciones 20 y 21: El sistema de servicio de transporte (10) selecciona la ruta mostrada en la figura 6. La ruta se divide en segmentos para ayudar en la medición de distancia. El primer segmento del viaje desde el punto (90) hasta el punto (91) es de cinco millas (D1, Pág. 6, Fl. 23, Párr. 065). El sistema (10) estima el tiempo para recorrer la ruta en función de la distancia, el tráfico y las condiciones de la carretera. Los caminos de tierra pueden tomar más tiempo que las calles de la ciudad, lo que puede llevar más tiempo que las autopistas, lo que puede llevar más tiempo que las autopistas. El tráfico juega un papel importante en la determinación del tiempo de viaje. Cuanto más pesado es el tráfico para la capacidad de la carretera, mayor es el tiempo de viaje (D1, Pág. 6, Fl. 23, Párr. 067). El software se instala en el disco duro (34) del sistema de la computadora y/o en la memoria electrónica (36), y se accede y controla mediante el sistema

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

operativo de la computadora. Las actualizaciones de software también están disponibles electrónicamente en medios de almacenamiento masivo o se pueden descargar desde el sitio web del host o del proveedor. El software, tal como se proporciona en los medios legibles por computadora o descargados de enlaces electrónicos, representa un producto de programa de computadora utilizable con un procesador de computadora programable que tiene un código de programa legible por computadora incorporado en el mismo (D1, Pág. 4, Fl. 21, Párr. 049).

- Reivindicación 22: También es posible que el componente relacionado con el usuario esté configurado para almacenar información específica de la red. Por ejemplo, es concebible que una autorización de usuario deba adquirirse solo por una cierta distancia. La autorización del usuario para esta ruta se almacena luego en la memoria del componente móvil relacionado con el usuario, por ejemplo en forma de datos de GPS correspondientes. Ahora, cuando el transceptor del dispositivo de control se comunica con el componente móvil relacionado con el usuario, los datos pueden recuperarse y compararse con los datos de referencia correspondientes en el transceptor. Si hay un exceso de cumplimiento, el uso es válido. Si los datos difieren, debe comenzar por un uso no autorizado, de modo que el vehículo pueda ser retirado del flujo de tráfico y de la seguridad por separado (D2, Pág. 6, Col. 9, Párr. 041).
- Reivindicación 23: Los registros de los recursos de alquiler en la base de datos central se comparan con la consulta de reserva para encontrar coincidencias (D1, Pág. 5, Fl. 22, Párr. 060). El software se instala en el disco duro (34) del sistema de la computadora y/o en la memoria electrónica (36), y se accede y controla mediante el sistema operativo de la computadora. Las actualizaciones de software también están disponibles electrónicamente en medios de almacenamiento masivo o se pueden descargar desde el sitio web del host o del proveedor. El software, tal como se proporciona en los medios legibles por computadora o descargados de enlaces electrónicos, representa un producto de programa de computadora utilizable con un procesador de computadora programable que tiene un código de programa legible por computadora incorporado en el mismo (D1, Pág. 4, Fl. 21, Párr. 049).
- Reivindicaciones 25 y 26: El sistema (10) estima el tiempo para recorrer la ruta en función de la distancia, el tráfico y las condiciones de la carretera. Los caminos de tierra pueden tomar más tiempo que las calles de la ciudad, lo que puede llevar

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

más tiempo que las autopistas, lo que puede llevar más tiempo que las autopistas. El tráfico juega un papel importante en la determinación del tiempo de viaje. Cuanto más pesado es el tráfico para la capacidad de la carretera, mayor es el tiempo de viaje (D1, Pág. 6, Fl. 23, Párr. 067). La lista incluye el nombre del proveedor, la tasa y el tipo de vehículo. El cliente minorista (50) puede revisar los recursos de alquiler disponibles dentro del área geográfica y hacer la selección deseada (D1, Pág. 6, Fl. 23, Párr. 072). El software, tal como se proporciona en los medios legibles por computadora o descargados de enlaces electrónicos, representa un producto de programa de computadora utilizable con un procesador de computadora programable que tiene un código de programa legible por computadora incorporado en el mismo (D1, Pág. 4, Fl. 21, Párr. 049).

- Reivindicación 27: El sistema (10) presenta ofertas especiales y promociones a los clientes con la herramienta (182). El Sistema (10) también admite ofertas para negocios en las que el cliente puede nombrar su propio precio u oferta para servicios de transporte y ver si algún proveedor responde (D1, Pág. 8, Fl. 25, Párr. 088). El software, tal como se proporciona en los medios legibles por computadora o descargados de enlaces electrónicos, representa un producto de programa de computadora utilizable con un procesador de computadora programable que tiene un código de programa legible por computadora incorporado en el mismo (D1, Pág. 4, Fl. 21, Párr. 049).

7. Conclusión

Los requisitos de Patentabilidad de la presente solicitud están afectados así:

Ítem	Documento	Reivindicaciones afectadas	Requisito que afecta
D1	US 2010/250292	1 a 3, 6, 7, 9 a 11, 13, 15 a 17, 19 a 21, 23 y 25 a 27	Nivel Inventivo
D2	EP 1170702	1, 4, 9, 12, 19 y 22	Nivel inventivo

8. Respuesta a los argumentos del señor solicitante

Argumentos con respecto a D1

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

1. La solicitante argumenta que el documento D1 no divulga ni sugiere *“los elementos de generar ‘estructuras de información de oportunidad de ocupación vehicular que cada una identifica una cantidad de un recurso de transporte asociado con una ruta de transporte dentro de un área geográfica’”*.

Al respecto, cabe indicar que el documento D1 hace referencia a que el sistema (10) estima el tiempo para recorrer la ruta en función de la distancia, el tráfico y las condiciones de la carretera. Los caminos de tierra pueden tomar más tiempo que las calles de la ciudad, lo que puede llevar más tiempo que las autopistas, lo que puede llevar más tiempo que las autopistas. El tráfico juega un papel importante en la determinación del tiempo de viaje. Cuanto más pesado es el tráfico para la capacidad de la carretera, mayor es el tiempo de viaje (Pág. 6, Párr. 067). La lista incluye el nombre del proveedor, la tasa y el tipo de vehículo. El cliente minorista (50) puede revisar los recursos de alquiler disponibles dentro del área geográfica y hacer la selección deseada (Pág. 6, Párr. 072). En los anteriores párrafos se puede evidenciar que el sistema (10) estima parámetros asociados con una ruta en un área geográfica determinada, tales como distancia y tráfico, es decir, genera estructuras de información que se relacionan con oportunidades de ocupación en una carretera y cantidades que reflejan recursos de transporte, como lo es en este caso el tráfico y condiciones de una carretera en específico. Por lo tanto, esta característica se anticipa en su totalidad por el documento D1.

2. La solicitante argumenta que el documento D1 no divulga ni sugiere *“una señal de comunicación que incluye información adecuada para informar a una pluralidad de dispositivos participantes de subasta que la cantidad del recurso de transporte asociado con la ruta de transporte dentro del área geográfica está disponible para asignación’ y el uso de ‘la información recibida de los dispositivos participantes de subasta para asignar derechos para el acceso o uso de todo o porciones del recurso de transporte’”*.

Al respecto, cabe indicar que el documento D1 menciona que en una realización, la presente invención es un método para controlar el acceso a los recursos de transporte a través de un sistema de servicio de transporte que comprende las etapas de proporcionar un proveedor de servicios de recursos de transporte, proporcionar proveedores de recursos de transporte primero y segundo, establecer un enlace de comunicación electrónica entre un usuario de recursos de transporte y el proveedor del servicio de recursos de transporte a través del sistema de servicios de transporte, proporcionando una base de datos por parte del proveedor del servicio de recursos

Página 27 de 29

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 13698

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

de transporte de los recursos de transporte actualmente disponibles controlados por los proveedores de recursos de transporte primero y segundo, vinculando la base de datos a los sistemas de reserva primero y segundo operados por el primero y segundos proveedores de recursos de transporte, respectivamente, para actualizar en tiempo real los recursos de transporte disponibles en la base de datos, y transmitir una solicitud de reserva del usuario del recurso de transporte a través del enlace de comunicación electrónica (Pág. 1 a Pág. 2, Párr. 012). En este párrafo se aprecia que el proveedor de servicios por medio de un enlace de comunicación envía a los usuarios una base de datos que indica los recursos de transporte que están disponibles para ser asignados en un momento determinado con el fin que un usuario pueda realizar una reserva, es decir, asignar derechos a ese usuario para utilizar ese recurso de transporte que se encuentra disponible, por lo que estas características son anticipadas por el documento D1, tal como se aprecia en el análisis de nivel inventivo del presente Oficio.

En cumplimiento del artículo 45, de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina, se le indica que debe dar respuesta dentro del término de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de notificación de la presente comunicación. En caso de no dar respuesta al presente requerimiento, o si a pesar de la respuesta subsistieran los impedimentos para la concesión, se denegará la patente.

Si como respuesta a este requerimiento la solicitante llegara a modificar: i) el capítulo reivindicatorio, ii) la descripción de la invención a proteger, iii) o presente un nuevo capítulo reivindicatorio, y desee que se realice un nuevo examen de patentabilidad a esta modificación, no deberá pagar la tasa de modificación voluntaria pero sí la correspondiente a la tasa de examen de patentabilidad. En todo caso, el número de requerimientos por no patentabilidad estará supeditado a que el término del estudio de patentabilidad no sea superior a 18 meses, contados desde la publicación de la solicitud de patente de invención. Adicionalmente, se le recuerda a la solicitante que si como respuesta a este requerimiento llegara a modificar el capítulo reivindicatorio y éste contenga más de diez (10) reivindicaciones deberá pagar la tasa por reivindicación adicional.

Se invita a la solicitante se sirva indicar, si así lo considera, su renuncia al término faltante para los sesenta (60) días.

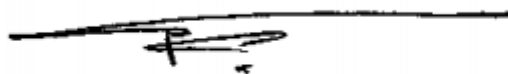
**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° **13698**

Ref. Expediente N° NC2017/0009181

Notifíquese el presente oficio conforme a lo dispuesto en el numeral 6.2 del Capítulo Sexto del Título I de la Circular Única, informándoles que contra el mismo no procede el recurso de la vía gubernativa.

Atentamente,



**JOSE LUIS SALAZAR LOPEZ
DIRECTOR DE NUEVAS CREACIONES**

Elaborado: FERNANDO NICOLÁS VARGAS PLAZAS
Revisado: FERNANDO NICOLÁS VARGAS PLAZAS