

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 8822 de 23 de agosto de 2019

Ref. Expediente N° NC2018/0000566

Señores
RIDE ON CONSULTING S. L.

TÍTULO DE LA SOLICITUD: **“SISTEMA DE ANCLAJE DE BICICLETAS”**
NÚMERO DE SOLICITUD INTERNACIONAL: PCT/ES2016/070277
FECHA DE PRESENTACIÓN INTERNACIONAL: 19 de abril de 2016.
PRIORIDAD(ES): 21/07/2015, ES P 201531071

Como resultado del examen de patentabilidad realizado a la solicitud indicada en la referencia, atendiendo a lo consagrado en el artículo 45 de la Decisión 486 de 2000, se le comunica que esta Dirección ha encontrado que la materia objeto de solicitud no cumple con algunos requisitos establecidos en la Decisión, con fundamento en los siguientes aspectos:

1. 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, 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 al momento de realizar el examen de patentabilidad consagrado en el artículo 45 de la Decisión 486. Por lo tanto, se estudiarán las reivindicaciones 1 a 8 del radicado N° NC2018/0000566 del 02 de abril de 2018.

El problema planteado en esta solicitud consiste en la necesidad de suministrar un sistema de anclaje y recarga para bicicletas eléctricas que permite un anclaje mecánico fiable de la bicicleta en la estación, que es de fácil mantenimiento y que permite una rápida detección de problemas de empresas de alquiler de las mismas, a través de la implementación de estaciones especializadas que permitan controlar variables.

Para resolver este problema técnico, la solicitud en estudio proporciona un sistema de anclaje que detecta una bicicleta que llega a la estación, los cuales se activan y enganchan a la bicicleta a unos conectores de carga de baterías.

Asimismo el sistema descrito presenta un alto nivel de seguridad frente al vandalismo. Esta característica es esencial porque generalmente las estaciones de anclaje para bicicletas eléctricas están instaladas en la calle.

2. De la solicitud de patente

2.1. Reivindicaciones (Art. 30 Decisión 486)

- Los términos: *“posibilidad”* y *“pluralidad”* (Reiv. 1 y 6 respectivamente); son imprecisos, por lo cual, no permiten distinguir la invención del estado de la técnica. Se sugiere sustituirlos por un término preciso o un rango concreto.
- La reivindicaciones 1 presenta como características técnicas esenciales de la invención ventajas técnicas: *“un electroimán (13) unido a una pieza de bloqueo (14) con posibilidad de desplazamiento vertical (...)”*, las cuales no se aceptan como características técnicas ya que no definen específicamente la estructura de la invención. Las reivindicaciones deben caracterizar un producto por su forma o constitución y las partes que lo componen, y el procedimiento por la secuencia de

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 8822 de 23 de agosto de 2019

Ref. Expediente N° NC2018/0000566

etapas técnicas que inciden sobre una materia que se encaminan a la obtención de una cosa o resultado.

- Se advierte que los fragmentos *“un saliente (10) configurado para introducirse en el cuerpo móvil (5), y que dispone de una ranura perimetral para recibir las bolas (23) del cierre de bolas, (...)”*; *“un interruptor (17) de activación que detecta la unión entre el activador de alarma (15) y la ventosa electromagnética (16).”*; *“un cierre de bolas que comprende una pluralidad de bolas (23) dispuestas radialmente en las paredes del cuerpo móvil (5), (...)”* (Reiv. 1) y *“comprende un orificio (20) del centro del cual parte el saliente (10) y que está destinado a recibir una protuberancia cilíndrica del primer módulo (1) en la que está dispuesto el entrante (6).”* (Reiv. 7), corresponden a una característica técnica funcional, la cual puede estar presente en las reivindicaciones, pero no le puede dar novedad ni nivel inventivo a un producto, dado que cuando se reivindica un producto, las características funcionales sirven para entender la interrelación entre los elementos que conforman un producto, pero son solo los elementos esenciales los que pueden definirlo, haciendo a las características funcionales opcionales a tener en cuenta en el examen de patentabilidad.

3. Determinación del Estado de la Técnica

La fecha para determinar el estado de la técnica es el 21 de julio de 2015 que corresponde a la fecha de presentación de la solicitud de prioridad.

Consultadas las fuentes de información con que se cuenta, se encontraron los siguientes documentos que anticipan el objeto de esta solicitud:

Ítem	Documento	Título	Fecha de Publicación
D1	ES2472445	“System for attaching and recharging electric bicycles for hire”	01 de julio de 2014
D2	JP2006158087	“Charging system for electric vehicle”	15 de junio de 2006

El documento D1¹ divulga un sistema para acoplar y recargar bicicletas eléctricas para alquiler que incluye medios que además de permitir el acoplamiento mecánico y el bloqueo de una bicicleta (1) en una base de estacionamiento o en un poste (2), para que cualquiera pueda insertar o recuperar la bicicleta. para su uso después del pago, ya que las bicicletas, que también son bicicletas eléctricas, son de alquiler, tienen la particularidad de que, en combinación con esos medios de sujeción mecánica, se han proporcionado medios para recargar la batería de la bicicleta, siendo los medios de fijación mecánica basado en un accesorio (3) provisto en la base de estacionamiento o poste (2) y otros medios de acoplamiento (4) provistos en la propia bicicleta, el accesorio (3) que comprende un accesorio magnético y un accesorio mecánico, este último basado en un parte móvil (11), resortes (15), un electroimán de efecto de bloqueo único lineal (14) y un perno de bola (6). (...) (Resumen).

El documento D2² divulga un vehículo eléctrico que funciona con una batería a bajo costo. Una bicicleta 300 asistida por batería es impulsada por la energía suministrada desde la batería 302, y comprende un enchufe de carga 430 conectado a un adaptador 240 de una unidad de soporte 230 de una estación de carga 200 para alimentar la

¹https://worldwide.espacenet.com/publicationDetails/biblio?DB=EPODOC&II=0&ND=3&adjacent=true&locale=en_EP&FT=D&date=20140701&C=ES&NR=2472445A1&KC=A1

²https://worldwide.espacenet.com/publicationDetails/biblio?DB=EPODOC&II=1&ND=3&adjacent=true&locale=en_EP&FT=D&date=20110622&C=KR&NR=20110068816A&KC=A

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 8822 de 23 de agosto de 2019

Ref. Expediente N° NC2018/0000566

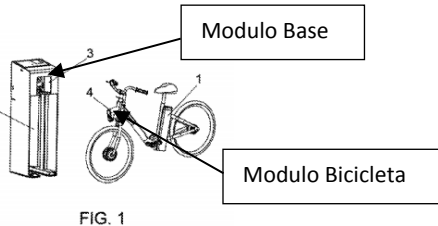
batería 302. Una pluralidad de salientes que indican que el vehículo está formado en el enchufe de carga 430. La estación de carga 200 comprende una parte de lectura 236 que detecta las protuberancias como información de identificación de la bicicleta 300 asistida por batería, cuando el enchufe de carga 430 está conectado al adaptador 240. La bicicleta 300 asistida por la batería se gestiona basándose en la información de identificación del vehículo leída por la parte de lectura 236 de la estación de carga 200 por un centro de gestión. (Resumen).

4. Examen de Patentabilidad (Art. 14 Decisión 486)

4.1. Nivel Inventivo (Art. 18 Decisión 486)

La reivindicación 1 consiste en: *“Sistema de anclaje de bicicletas eléctricas del tipo (...)”* (Radicado N° NC2018/0000566 del 02 de abril de 2018).

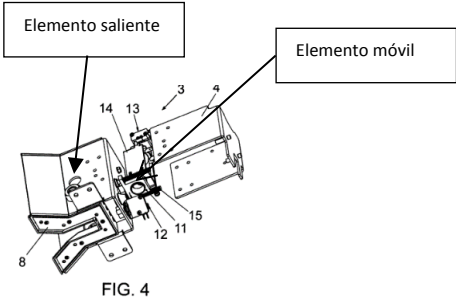
Tabla 1. Comparación de las características técnicas esenciales, con las del estado de la técnica:

Características esenciales	D1	D2
Sistema de anclaje de bicicletas eléctricas del tipo (...) que comprende:	<i>“Sistema de anclaje y recarga para bicicletas eléctricas de alquiler (...)”</i> (Resumen).	La presente invención se refiere a un sistema de carga periódica para un vehículo eléctrico de un vehículo eléctrico que requiere una carga en el uso. (Pág 1 Párr. 1 línea 1).
Un primer módulo (1) destinado a instalarse en la base (3) de una estación de anclaje y recarga.	<i>“El bloqueo de una bicicleta (1) en una base de estacionamiento o en un poste (2) (...)”</i> (Resumen).  FIG. 1	La estación de carga 200 comprende una parte de lectura 236 que detecta las protuberancias como información de identificación de la bicicleta 300 asistida por batería cuando el enchufe de carga 430 está conectado al adaptador 240. (Resumen).
Un segundo módulo (2), complementario con el primer módulo (1) y destinado a instalarse en una bicicleta eléctrica.	<i>“La pieza o parte de sujeción magnética (17) del anclaje (4) de la bicicleta (1) (...)”</i> (Pág 11 líneas 7 a 8).	No menciona
Un cuerpo exterior (25) con una sección hueca (4).	<i>“Sensor magnético para comprobar que se ha introducido una pieza metálica en el correspondiente hueco o cavidad de anclaje (...)”</i> (Pág 6 líneas 19 a 22).	En otras palabras, la porción del cuerpo fijo 440 tiene una porción hueca 241a sustancialmente de la misma forma del alojamiento 240a del adaptador 240. (Pág 15 Párr. 116 líneas 3 a 5).
Un cuerpo móvil (5) con un entrante (6) configurado para recibir un saliente (10) del segundo módulo (2)	<i>“(...) orificio conectado con el eje de la bobina correspondiente al electroimán (14), siendo dicho eje de la bobina impulsado por los muelles (15) para introducirse en el orificio de la pieza móvil (11) Y de esta forma quedar anclada la bicicleta (1) a la base o poste de estacionamiento, en donde además 5 se lleva a cabo la recarga de la batería de tal bicicleta (1).”</i> (Pág 11 líneas 1 a 5).	No menciona

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 8822 de 23 de agosto de 2019

Ref. Expediente N° NC2018/0000566

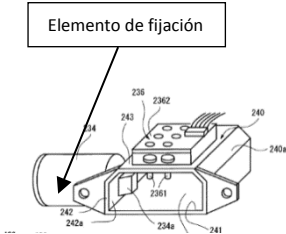
	 FIG. 4	
Un electroimán (13) unido a una pieza de bloqueo (14) con posibilidad de desplazamiento vertical, y la pieza de bloqueo (14).	<i>“(…) basándose el anclaje magnético en un imán electro permanente, en el que el campo magnético de éste se elimina mediante la aplicación de electricidad para la liberación de la bicicleta, actuando además dicho imán electro permanente como medio de bloqueo anti-retomo para el momento de la liberación, es decir que se utiliza el magnetismo remanente como bloqueo anti-retomo (…)”</i> (Pág. 5 líneas 21 a 26).	El elemento de fijación 234 es un solenoide electromagnético, y el cuerpo principal está dispuesto en el exterior de la parte de pared lateral 242, y el émbolo 234a que avanza y se retrae desde el cuerpo principal se dirige desde la parte de pared lateral 242 hacia el interior del adaptador. 240 desde la superficie interior 242a de la parte de la pared lateral 242. (Pág. 10 Párr. 69 líneas 1 a 3).
Un cierre de bolas que comprende una pluralidad de bolas (23) dispuestas radialmente en las paredes del cuerpo móvil (5).	<i>“(…) un cerrojo de perno con bolas, actuando éstas como cerrojo propiamente dicho al introducirse o emerger del perno mediante el accionamiento de un botón, estando dicho cerrojo de perno afectado en su extremo de un biselado para facilitar la introducción en la correspondiente pieza con que cuenta el anclaje de la bicicleta.”</i> (Pág 6 líneas 1 a 6).	No menciona
Unas primeras conexiones (8) de carga eléctrica.	<i>“Como elementos de carga y comunicación se han previsto cuatro conectores macho de alto rendimiento (…)”</i> (Pág 6 líneas 26 a 27).	En particular, el alojamiento 240a tiene una porción hueca 241a que se abre a través de una abertura 241 correspondiente al contorno de la porción de inserción 432 del plug de carga 430, la porción hueca 241a está abierta hacia el lado frontal de la unidad de soporte 230 de distribución. (Ver figura 1). (Pág 10 Párr. 67 líneas 2 a 6).
Unos primeros elementos de transmisión de datos (9).	<i>“(…) un cierre electromagnético y conectores de datos y corriente eléctrica, estando la gestión centralizada y sincronizada en la red mediante una plataforma on line, de manera que la base de datos almacena y sincroniza todos los movimientos y datos útiles con el fin de que en cada momento estén disponibles para los administradores y usuarios.”</i> (Pág 5 líneas 9 a 14).	El dispositivo de control de la unidad 215 transmite una señal de comando de transmisión que instruye la transmisión de la información de identificación de la batería 302, la información de la cantidad de carga, el historial de carga y la información de identificación del vehículo a los dispositivos controladores 237 de todas las unidades de soporte 230. Aquí, la información de la cantidad de carga incluye la cantidad de carga de la batería,



REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 8822 de 23 de agosto de 2019

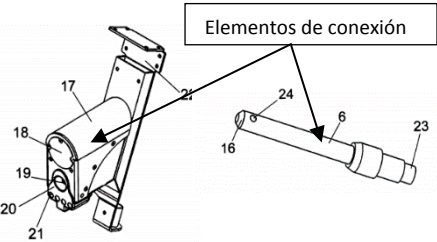
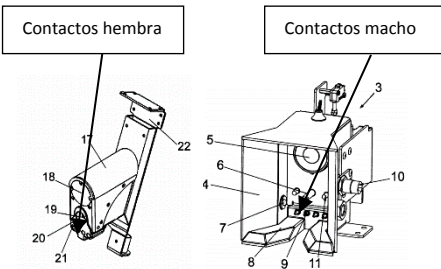
Ref. Expediente N° NC2018/0000566

		la capacidad de la batería y la relación de carga (cantidad de energía restante) representada por la cantidad de carga con respecto a la capacidad de la batería. (Pág. 7 Párr. 37 líneas 1 a 5).
Un activador de alarma (15) que es una pieza ferromagnética dispuesta en un extremo del cuerpo móvil (5).	No menciona	En este momento, el miembro de fijación 234 no libera el estado presionando el botón 233. En otras palabras, el usuario no podrá sacar el enchufe de carga 430 del adaptador 240. Cuando se lo extrae por la fuerza, la unidad de gestión 210 detecta un sonido anormal y genera una alarma. Como resultado, es posible prevenir actos ilegales como el robo de préstamos de vehículos eléctricos. (Pág 1 Párr. 179 líneas 5 a 8).
Una ventosa electromagnética (16) vinculada al activador de alarma (15).	No menciona	
Un interruptor (17) de activación que detecta la unión entre el activador de alarma (15) y la ventosa electromagnética (16).	No menciona	Elemento de fijación  El elemento de fijación 234 es un solenoide electromagnético, el cuerpo se coloca en el exterior de la parte de la pared lateral 242, el émbolo 234a para moverse hacia adelante y hacia atrás desde el cuerpo, desde la parte de la pared lateral 242, hacia el interior del adaptador 240, la superficie interior 242a de la parte de pared lateral 242 para moverse en la dirección de alejamiento. (Pág 10 Párr. 69 líneas 1 a 3).

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 8822 de 23 de agosto de 2019

Ref. Expediente N° NC2018/0000566

Un saliente (10) configurado para introducirse en el cuerpo móvil (5), y que dispone de una ranura perimetral para recibir las bolas (23) del cierre de bolas.	<i>“(...) orificio comentado con el eje de la bobina correspondiente al electroimán (14), siendo dicho eje de la bobina impulsado por los muelles (15) para introducirse en el orificio de la pieza móvil (11) Y de esta forma quedar anclada la bicicleta (1) a la base o poste de estacionamiento, en donde además 5 se lleva a cabo la recarga de la batería de tal bicicleta (1).” (Pág 11 líneas 1 a 5).</i> 	Como se describió anteriormente, el miembro de contacto 2361 dispuesto para sobresalir en el alojamiento 240a tiene una parte expuesta en el alojamiento 240a, en particular, la punta, cuando el enchufe de carga 430 se inserta en el interior (parte hueca 241a) del adaptador 240. Póngase en contacto con la parte convexa 436 del tapón 430 y muévase hacia atrás. Luego, cuando el adaptador 240 y el enchufe de carga 430 están conectados eléctricamente y ambos están fijos, el miembro de contacto 2361 se mantiene retraído por las correspondientes partes convexas 436. (Pág 11 Párr. 76 líneas 1 a 6).
Unas segundas conexiones (11) de carga eléctrica configuradas para contactar con las primeras conexiones (8).	<i>“(...) contactos hembra (21) del elemento de anclaje (4) de la bicicleta (1) quedarán 10 introducidos en los contactores macho (9) del anclaje (3) correspondiente a la base o poste de estacionamiento (2) (...)” (Pág 11 líneas 7 a 10).</i> 	A continuación, en el dispositivo de control de la unidad 215 que ha detectado la extracción del enchufe de carga 430, se hace funcionar el miembro de fijación 234 de la unidad de soporte 230 que no sea la unidad de soporte 230 de la que se ha retirado el enchufe de carga 430. (Pág. 8 y 9 Párr. 55 líneas 3 a 9).
Unos segundos elementos de transmisión de datos (12) configurados para contactar con los primeros elementos de transmisión de datos (9).	<i>“(...) un cierre electromagnético y conectores de datos y corriente eléctrica, estando la gestión centralizada y sincronizada en la red mediante una plataforma on line, de manera que la base de datos almacena y sincroniza todos los movimientos y datos útiles con el fin de que en cada momento estén disponibles para los administradores y usuarios.” (Pág 5 líneas 9 a 14).</i>	No menciona

El documento D1 se considera el estado de la técnica más cercano a la invención definida en la reivindicación 1 porque divulga un sistema para acoplar y recargar bicicletas eléctricas para alquiler que incluye medios que además de permitir el acoplamiento mecánico y el bloqueo de una bicicleta (1) en una base de estacionamiento o en un poste (2), para que cualquiera pueda insertar o recuperar la bicicleta. para su uso después del pago, ya que las bicicletas, que también son bicicletas eléctricas, son de alquiler, tienen la particularidad de que, en combinación con

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 8822 de 23 de agosto de 2019

Ref. Expediente N° NC2018/0000566

esos medios de sujeción mecánica, se han proporcionado medios para recargar la batería de la bicicleta, siendo los medios de fijación mecánica basado en un accesorio (3) provisto en la base de estacionamiento o poste (2) y otros medios de acoplamiento (4) provistos en la propia bicicleta, el accesorio (3) que comprende un accesorio magnético y un accesorio mecánico, este último basado en un parte móvil (11), resortes (15), un electroimán de efecto de bloqueo único lineal (14) y un perno de bola (6). (...) (Resumen).

La diferencia entre la invención definida en la reivindicación 1 y el sistema divulgado de D1 consiste en un dispositivo de alarma electromagnética para la base de carga de la bicicleta eléctrica el cual comprende una ventosa electromagnética vinculada al activador de alarma y un interruptor de activación que detecta la unión entre el activador de alarma y la ventosa electromagnética.

El efecto que se logra al incluir un dispositivo de alarma electromagnética para la base de carga de la bicicleta eléctrica el cual comprende una ventosa electromagnética vinculada al activador de alarma y un interruptor de activación que detecta la unión entre el activador de alarma y la ventosa electromagnética es prevenir las situaciones de hurto de bicicletas eléctricas cuando estas se encuentren acopladas a la estación de carga.

Por lo tanto, el problema técnico objetivo que pretende resolver esta invención se puede formular así: ¿Cómo modificar el sistema conocido en D1 con el fin de prevenir las situaciones de hurto de bicicletas eléctricas cuando estas se encuentren acopladas a la estación de carga?

Sin embargo, el incluir un dispositivo de alarma electromagnética para la base de carga de la bicicleta eléctrica el cual comprende una ventosa electromagnética vinculada al activador de alarma y un interruptor de activación que detecta la unión entre el activador de alarma y la ventosa electromagnética para prevenir las situaciones de hurto de bicicletas eléctricas cuando estas se encuentren acopladas a la estación de carga, ya está divulgado en el documento D2 que se refiere a un miembro de fijación 234 que no libera el estado presionando el botón 233. En otras palabras, el usuario no podrá sacar el enchufe de carga 430 del adaptador 240. Cuando se lo extrae por la fuerza, la unidad de gestión 210 detecta un sonido anormal y genera una alarma. Como resultado, es posible prevenir actos ilegales como el robo de préstamos de vehículos eléctricos. (Pág 1 Parr. 179 líneas 5 a 8); así como el elemento de fijación 234 es un solenoide electromagnético, el cuerpo se coloca en el exterior de la parte de la pared lateral 242, el émbolo 234a para moverse hacia adelante y hacia atrás desde el cuerpo, desde la parte de la pared lateral 242, hacia el interior del adaptador 240, la superficie interior 242a de la parte de pared lateral 242 para moverse en la dirección de alejamiento. (Pág 10 Parr. 69 líneas 1 a 3).

En consecuencia, la persona normalmente versada en la materia, estaría motivada a incluir un dispositivo de alarma electromagnética para la base de carga de la bicicleta eléctrica del documento D2 en el sistema de D1, para así llegar al objeto de la reivindicación 1. Por lo cual se considera obvia.

Asimismo, el documento D1 divulga las características de las reivindicaciones dependientes así:



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

Oficio N° 8822 de 23 de agosto de 2019

Ref. Expediente N° NC2018/0000566

- Reivindicación 2: *“El anclaje propio de la bicicleta, está constituido por una estructura fijada convenientemente en la parte delantera o frontal, bajo el manillar de la bicicleta, con una pieza de sujeción magnética, una pieza de sujeción mecánica, contactores hembra complementarios a los contactores macho establecidos en el anclaje de la base o poste de estacionamiento (...)”* (Pág. 6. líneas 4 a 12).
- Reivindicación 3: *“(...) un cierre electromagnético y conectores de datos y corriente eléctrica, estando la gestión centralizada y sincronizada en la red mediante una plataforma on line, de manera que la base de datos almacena y sincroniza todos los movimientos y datos útiles con el fin de que en cada momento estén disponibles para los administradores y usuarios.”* (Pág. 5. líneas 9 a 14).
- Reivindicación 4: *“En cuanto al anclaje mecánico, el mismo comprende una pieza móvil, una pareja de muelles (...)”* (Pág. 5 y 6. líneas 30 y 1).
- Reivindicación 8: *“(...) el anclaje magnético en un imán electro permanente, en el que el campo magnético de éste se elimina mediante la aplicación de electricidad para la liberación de la bicicleta, actuando además dicho imán electro permanente como medio de bloqueo anti-retomo para el momento de la liberación, es decir que se utiliza el magnetismo remanente como bloqueo anti-retomo, en combinación con unos posicionadores colocados en las partes laterales e interiores de la estructura del anclaje correspondiente a la propia base o poste de estacionamiento.”* (Pág. 5 líneas 21 a 28).

De igual manera, el documento D2 divulga las características de las reivindicaciones dependientes así:

- Reivindicación 2: De este modo, el dispositivo de control de la unidad 215 bloquea los enchufes de carga 430 instalados en los adaptadores 240 distintos de la unidad de soporte 230 a la que se conecta a la vez la bicicleta 300 asistida por batería que se va a utilizar. (Pág. 8 y 9 Párr. 55 líneas 5 a 6 y 1 a 2).
- Reivindicación 3: El dispositivo de control de la unidad 215 transmite una señal de comando de transmisión que instruye la transmisión de la información de identificación de la batería 302, la información de la cantidad de carga, el historial de carga y la información de identificación del vehículo a los dispositivos controladores 237 de todas las unidades de soporte 230. (Pág. 7 parr. 37 línea 1); La unidad de comunicación 520 transmite y recibe señales (información) hacia y desde el dispositivo de comunicación 217 de cada estación de carga 200 utilizando uno o más tipos de métodos de comunicación inalámbrica o métodos de comunicación por cable. Además, la unidad de comunicación 520 está conectada a la unidad de control de gestión 550. (Pág. 16 Párr. 131 líneas 1 a 3).

Las reivindicaciones dependientes 2 a 4 y 8 y 2 a 3 no mencionan alguna característica que, junto con las características de la reivindicación independiente, aporte nivel inventivo sistema de la reivindicación 1, por lo cual se considera que no tienen nivel inventivo.

5. Conclusión con respecto a novedad y/o nivel inventivo

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

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 8822 de 23 de agosto de 2019

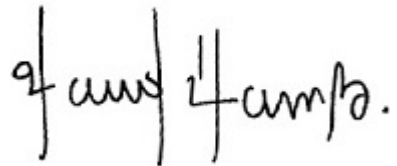
Ref. Expediente N° NC2018/0000566

Ítem	Documento	Reivindicaciones afectadas	Requisito que afecta
D1	ES2472445	1 a 4 y 8	Nivel Inventivo
D2	JP2006158087	1 a 3	Nivel inventivo

En cumplimiento del artículo 45 de la Decisión 486 de 2000, 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, el solicitante modifica: i) el capítulo reivindicatorio, ii) la descripción de la invención a proteger, iii) o presenta un nuevo capítulo reivindicatorio deberá observar las instrucciones contenidas en el numeral 1.2.2.1.1., del Capítulo Primero del Título X de la Circular Única y la Dirección de Nuevas Creaciones seguirá el procedimiento descrito en el numeral 1.2.2.5.1.

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 recurso alguno en actuación administrativa.



MARÍA JOSÉ LAMUS BECERRA
DIRECTORA DE NUEVAS CREACIONES

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 8822 de 23 de agosto de 2019

Ref. Expediente N° NC2018/0000566

INFORME DE BÚSQUEDA
EXAMEN DE PATENTABILIDAD

Solicitud No.		Examen de patentabilidad							
NC2018/0000566		1°	X	2°		3°		Revoca	
Solicitud Internacional No.		Fecha solicitud internacional: (DD/MM/AÑO)							
PCT/ES2016/070277		19 de abril de 2016							
Fecha de determinación estado de la técnica (DD/MM/AÑO)				Prioridad			Presentación		
21/07/2015				P 201531071			ES		
Solicitante									
RIDE ON CONSULTING S. L.									
Reivindicaciones que no son objeto de búsqueda por:									
Art. 14	-	Art. 15	-	Art. 20	-	Art. 25 (Falta de unidad de invención)		-	

CRITERIOS DE BÚSQUEDA	
Reivindicaciones objeto de búsqueda	1 a 8
Palabras clave utilizadas	Electric, bike, cycle, charge, station, battery, public, rent, connection
Clasificaciones utilizadas para la búsqueda	CIP: G07F 17/00, B62M 6/80, B60R 9/10, E05B 71/00, H01R 13/00

DOCUMENTOS CONSIDERADOS RELEVANTES (Documentos patente, Literatura no patente (LNP): Artículos, catálogos, etc.)					
Informes de búsqueda / Bases de datos consultadas	N° de solicitud de patente / N° de patente / Autor LNP ⁽¹⁾	Fecha de Publicación /Presentación (DD/MM/AAAA)	Reivindicaciones /Secuencias afectadas	Citas relevantes del estado de la técnica	Categoría del documento citado ⁽²⁾
SIPI	NC2016/0003979 NC2018/0000136	10/11/2016 09/01/2018	- -	- -	A T
EPO	ES2472445	01/07/2014	1 a 4 y 8	(Pág 11 líneas 7 a 8); (Pág 6 líneas 19 a 22); (Pág 11 líneas 1 a 5); (Pág. 5 líneas 21 a 26); (Pág 6 líneas 1 a 6); (Pág 6 líneas 26 a 27); (Pág 5 líneas 9 a 14); (Pág 11 líneas 1 a 5); (Pág 11 líneas 7 a 10); (Pág 5 líneas 9 a 14); (Pág. 6.líneas 4 a 12); (Pág. 5. líneas 9 a 14); (Pág. 5 y 6. líneas 30 y 1) y (Pág. 5 líneas 21 a 28).	X
	JP2006158087	15/06/2006	1 a 3	(Pág 1 Párr. 1 línea 1); Pág 15 Párr. 116 Líneas 3 a 5); (Pág. 10 Párr. 69 líneas 1 a 3); (Pág 10 Párr. 67 líneas 2 a 6); (Pág. 7 Párr. 37 líneas 1 a 5); (Pág 1 Párr. 179 líneas 5 a 8); (Pág 10 Párr. 69 líneas 1 a 3); (Pág 11 Párr. 76 líneas 1 a 6); (Pág. 8 y 9 Párr. 55 líneas 3 a 9); (Pág. 8 y 9 Párr. 55 líneas 5 a 6 y 1 a 2) y (Pág. 16 Párr. 131 líneas 1 a 3).	X
	KR20110068816	22/06/2011	-	-	A
	US6059536	09/05/2000	-	-	A
	US2012071017	22/03/2012	-	-	A
	US2012133326	3105/2012	-	-	A
	US2014016902	16/01/2014	-	-	A
	FR2956375	19/08/2011	-	-	A
	EP0122842	24/10/1984	-	-	A
	US2013089999	11/04/2013	-	-	A
	ES2319030	01/05/2009	-	-	A
	WO2010043635	22/04/2010	-	-	A
	US2013052855	28/02/2013	-	-	A
	US2004166725	26/08/2004	-	-	A
Patbase	WO10094519	26/08/2010	-	-	A
	US2003230440	18/12/2003	-	-	A
⁽¹⁾ Cita completa literatura no patente (LNP)					

REPÚBLICA DE COLOMBIA

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 8822 de 23 de agosto de 2019

Ref. Expediente N° NC2018/0000566

Apellido, A. A. (Fecha). Título del artículo. Nombre de la revista. Volumen(Número), pp-pp.	
O	
Apellido, A. A. (Fecha). Título del artículo. Nombre de la revista. Recuperado de http://xxxxxxx.	
(2) Categorías de documentos citados	
“A” Documento que define el estado general de la técnica no considerado como particularmente relevante. “E” Solicitud de patente o patente anterior pero publicada en la fecha de presentación internacional o en fecha posterior. “L” Documento citado para llamar la atención sobre por ejemplo, dudas acerca de una reivindicación de prioridad o para determinar la fecha de publicación de otra cita, siempre van acompañados de una explicación, por la cual se citan. “O” Documento del tipo actas de conferencia, este tipo de documentos siempre estará acompañado por otra letra que indique la pertinencia del documento, por ejemplo, O,X, O,Y o bien O,A. “P” Documento publicado antes de la fecha de presentación internacional pero con posterioridad a la fecha de prioridad reivindicada.	“T” Documento publicado en fecha posterior a la de presentación o la de prioridad de la solicitud internacional y no entra en conflicto con dicha solicitud, pero puede ser útil para la mejor comprensión del principio o teoría en que se basa la invención, o para demostrar que el razonamiento o los hechos en los que se basa dicha invención son incorrectos. “X” Documento particularmente relevante; la invención reivindicada no puede considerarse nueva o que implique una actividad inventiva por referencia al documento aisladamente considerado. “Y” Documento particularmente relevante; la invención reivindicada no puede considerarse que implique una actividad inventiva cuando el documento se asocia a otro u otros documentos de la misma naturaleza, cuya combinación resulta evidente para un experto en la materia.
Fecha del reporte de búsqueda: (26/04/2019)	
Examinador: JOSÉ ARTURO CHÁVES MACHUCA	