

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

Resolución N° 16039

Ref. Expediente N° NC2018/0013826

*Por la cual se deniega una Patente de Invención*

**EL SUPERINTENDENTE DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

en ejercicio de sus facultades legales, en especial de las conferidas en el numeral 26 del artículo 3° del Decreto 4886 de 2011, y

**CONSIDERANDO:**

Que mediante escrito radicado en esta Superintendencia el 19 de diciembre de 2018 con el N° NC2018/0013826, BAJAJ AUTO LIMITED, presentó la solicitud de patente de invención titulada "UN VEHÍCULO ELÉCTRICO".

Que la solicitud fue publicada en la Gaceta de la Propiedad Industrial N° 895 el 19 de junio de 2020, sin que se hubieran presentado oposiciones por parte de terceros.

Que realizado el examen de fondo mediante Oficio N° 18661, notificado el 30 de noviembre de 2021, se requirió al solicitante en los términos del artículo 45 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina para que presentara respuesta a las observaciones de carácter técnico, relacionadas con la patentabilidad o cumplimiento de los requisitos establecidos por esta Decisión para la concesión de la patente.

Que el solicitante mediante escrito radicado bajo el N° NC2018/0013826 el 17 de febrero de 2022, respondió oportunamente el requerimiento formulado y presenta nuevas reivindicaciones 1 a 15 que reemplazan las originalmente presentadas, atendiendo de esta manera las observaciones efectuadas en el examen de fondo. Se acepta este último capítulo reivindicatorio presentado, comoquiera que se ajusta a las prescripciones contenidas en el artículo 34 de la Decisión 486.

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

Que en el presente caso las reivindicaciones 1 a 15 incluidas en el radicado bajo el N° NC2018/0013826 el 17 de febrero de 2022, no cumplen los requisitos indicados. Lo anterior, de acuerdo con las siguientes consideraciones:

**Objeto de la invención**

El problema técnico consiste en la necesidad de proporcionar un vehículo eléctrico que permita incluir de forma compacta un motor eléctrico en conjunto con un medio de transmisión de potencia, alimentado mediante una batería eléctrica, en una disposición específica que permita la refrigeración de conjunto motor-transmisión mediante impacto de aire directo (air ram).

Para resolver este problema técnico se proporciona un vehículo eléctrico que comprende: un chasis que incluye una porción de marco trasero; un motor eléctrico como impulsor



Resolución N° 16039

Ref. Expediente N° NC2018/0013826

principal conectado a dicho chasis y a un sistema de transmisión de tracción trasera; un módulo de batería eléctrica para alimentar el motor eléctrico que comprende al menos una batería y su estructura de marco montada al chasis; en el que una porción de dicho motor eléctrico está dispuesta debajo de la porción de marco trasero del chasis, tal ubicación de la porción del motor eléctrico es conveniente para permitir enfriamiento, enfriando convenientemente por el sistema aire de impacto (ram-air). En enfriamiento por el sistema aire de impacto involucra el enfriamiento por medio de un flujo de corriente de aire directa (relacionado con la velocidad del vehículo) que fluye sobre el motor eléctrico, así como enfriamiento logrado dirigiendo el flujo de aire de impacto hacia la parte caliente del motor.

**Determinación del estado de la técnica**

La fecha para determinar el estado de la técnica es el 20 de diciembre de 2017, que corresponde a la fecha de presentación de la solicitud de la cual se invoca prioridad.

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

| Ítem | Documento     | Título                           | Fecha de Publicación  |
|------|---------------|----------------------------------|-----------------------|
| D1   | US20120247856 | "Electric three-wheeled vehicle" | 04 de octubre de 2012 |
| D2   | US6390217     | "Vehicle front end air control"  | 21 de mayo de 2002    |

El documento D1<sup>1</sup> divulga un vehículo eléctrico puede incluir un par de ruedas traseras izquierda y derechas configuradas, para ser accionadas por la potencia motriz giratoria de un motor alimentado con energía eléctrica de una batería. Una carrocería trasera puede soportar el motor y las ruedas traseras, y está fijada en la parte posterior de la estructura de la carrocería. Una caja de batería aloja al menos la batería y está soportada por un marco de soporte de la caja de batería unido al marco de la carrocería debajo del asiento del vehículo. Una placa de monitoreo monitorea el estado de la batería y puede ubicarse en la parte superior de la batería. Una BMU recopila información de la placa de control y un contactor abre y cierra la conexión entre la batería y un circuito de control del motor. La BMU y el contactor están alojados en la caja de la batería y delante de la batería (resumen).

El documento D2<sup>2</sup> divulga un conjunto para aumentar la eficiencia de un sistema de calefacción de cabina de tipo bomba de calor y refrigeración del motor de un vehículo complementario. Un panel flexible ubicado delante y debajo del intercambiador de calor frontal se puede mover entre las posiciones abierta y de bloqueo. Un radiador y un ventilador de refrigeración del motor se encuentran detrás del intercambiador de calor del extremo delantero. En el modo de calefacción en clima frío, el panel flexible se puede enrollar a la posición de bloqueo, lo que evita el flujo directo de aire exterior frío a través del intercambiador de calor frontal. Al mismo tiempo, el ventilador se invierte, haciendo fluir aire caliente desde el radiador a través del intercambiador de calor frontal, mejorando su eficiencia (resumen).

**Examen de Patentabilidad (Art. 14 D486)**

**Nivel Inventivo (Art. 18 Decisión 486)**

Según lo dispuesto en el artículo 18 de la Decisión 486: *"Se considerará que una invención tiene nivel inventivo, si para una persona del oficio normalmente versada en la materia*

<sup>1</sup> <https://patentimages.storage.googleapis.com/af/d1/5c/04d29452a907b7/US20120247856A1.pdf>

<sup>2</sup> <https://patentimages.storage.googleapis.com/77/38/1e/39257c54f7c29b/US6390217.pdf>



Resolución N° 16039

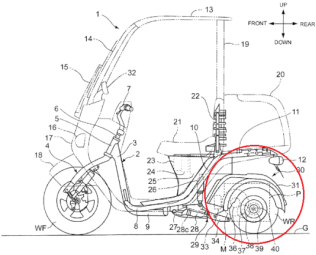
Ref. Expediente N° NC2018/0013826

técnica correspondiente, esa invención no hubiese resultado obvia ni se hubiese derivado de manera evidente del estado de la técnica".

En el presente caso, el vehículo eléctrico reclamado en la solicitud no tiene nivel inventivo, teniendo en cuenta que la reivindicación 1 está referida a: “Un vehículo eléctrico que comprende (...)” (Radicado No NC2018/0013826 el 17 de febrero de 2022).

La siguiente tabla presenta la comparación entre las características técnicas esenciales de la solicitud estudiada, mencionadas en la reivindicación 1, y las reveladas en los documentos D1 y D2 que representan el estado de la técnica:

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

| Características esenciales                                                                                                                                | D1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | D2           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Un chasis (11) que incluye una porción de marco trasero (11a).                                                                                            | Las partes traseras del par de bastidores (8) laterales izquierdos y derecho están unidas a un par de bastidores (10) derecho e izquierdo unidos a los bastidores (11) traseros que se extienden en la dirección hacia atrás del vehículo, respectivamente (...) (Párr. 0042).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | No menciona. |
| Un motor eléctrico (20) como impulsor principal conectado a dicho chasis (11) y a un sistema de transmisión de accionamiento trasero (80).                | El cuerpo trasero (30) incluye una unidad de potencia P que incluye el motor M y un par de ruedas traseras WR está acoplado a la unidad de potencia P de manera giratoria. (Párr. 0045).<br>El poder impulsor giratorio del eje impulsado (192) se transmite al eje secundario (191) a través del engranaje secundario (193) engranado con un engranaje (196) formado en el eje impulsor (192). El poder impulsor giratorio del eje secundario (191) se transmite a la caja del diferencial (183) del mecanismo diferencial (159) a través de un engranaje de salida (162) engranado con un engranaje (191a) formado en el contraeje (191). (Párr. 0089). | No menciona. |
| Un módulo de batería eléctrica para alimentar el motor eléctrico (20) que comprende al menos una batería y su estructura de marco montada al chasis (11). | Una batería de alto voltaje (25) que suministra energía al motor M está ubicada en el bastidor de la carrocería (2). La batería (25), virtualmente un paralelepípedo rectangular, está ubicada entre el par de bastidores de pie izquierdo y derecho (10) con su lado longitudinal orientado a lo largo del vehículo, dirección longitudinal. (Párr. 0047).                                                                                                                                                                                                                                                                                               | No menciona. |
| En donde una porción de dicho motor eléctrico (20) está dispuesta debajo de la porción de marco trasero (11a) del chasis (11).                            | La unidad de potencia P que incluye el motor eléctrico se encuentra dispuesta debajo de la porción del maco trasero (11) del chasis. (Fig. 1)<br>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | No menciona. |

Resolución N° 16039

Ref. Expediente N° NC2018/0013826

|                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tal ubicación de la porción del motor eléctrico (20) es conveniente para permitir el enfriamiento, convenientemente enfriado por el sistema de aire de impacto (ram-air). | No menciona.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | el aire será forzado a través de estas aberturas y alrededor del exterior del motor (12) simplemente debido al movimiento hacia adelante del vehículo (10), al que se hace referencia como aire de pistón (ram air).<br>(Col. 3, líneas 11 a 18). |
| En el que el motor eléctrico (20) se monta directamente junto con el sistema de transmisión (80) sobre un mecanismo diferencial (86).                                     | Una polea motriz de velocidad variable (155) compuesta por una mitad de polea fija (182) y una mitad de polea móvil (175) está unida al extremo izquierdo del eje de salida del motor (154) (...)La polea conducida (157) incluye una mitad de polea fija (204) y una mitad de polea móvil (205) y cambia su diámetro de devanado de acuerdo con el diámetro de devanado del polea impulsora de velocidad variable (155) para cambiar la velocidad de revolución del eje de salida del motor (154) a una relación de transmisión determinada y transmitirla a un eje impulsado (192) (...)El poder impulsor giratorio del eje impulsado (192) se transmite al eje secundario (191) a través del engranaje secundario (193) engranado con un engranaje (196) formado en el eje impulsor (192). El poder impulsor giratorio del eje secundario (191) se transmite a la caja del diferencial (183) del mecanismo diferencial (159) a través de un engranaje de salida (162) engranado con un engranaje (191a) formado en el contraeje (191).<br>(Párrs. 0087 a 0089). | 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 vehículo eléctrico puede incluir un par de ruedas traseras izquierda y derechas configuradas para ser accionadas por la potencia motriz giratoria de un motor alimentado con energía eléctrica de una batería. Una carrocería trasera puede soportar el motor y las ruedas traseras, y está fijada en la parte posterior de la estructura de la carrocería. Una caja de batería aloja al menos la batería y está soportada por un marco de soporte de la caja de batería unido al marco de la carrocería debajo del asiento del vehículo. Una placa de monitoreo monitorea el estado de la batería y puede ubicarse en la parte superior de la batería. Una BMU recopila información de la placa de control y un contactor abre y cierra la conexión entre la batería y un circuito de control del motor. La BMU y el contactor están alojados en la caja de la batería y delante de la batería (resumen).

La diferencia entre la invención definida en la reivindicación 1 y el vehículo divulgado de D1 consiste en que no menciona la ubicación de la porción del motor eléctrico que es conveniente para permitir el enfriamiento, convenientemente enfriado por el sistema de aire de impacto (ram-air).

El efecto que se logra al incluir una ubicación de la porción del motor eléctrico conveniente para permitir el enfriamiento, es que permite enfriar un motor.

Por lo tanto, el problema técnico objetivo que pretende resolver esta invención se puede formular así: ¿Cómo modificar el vehículo conocido en D1 con el fin permitir enfriar un motor?

Resolución N° 16039

Ref. Expediente N° NC2018/0013826

Sin embargo, el incluir un sistema de enfriamiento de aire de impacto para permitir enfriar un motor, ya está divulgado en el documento D2 que se refiere a que, debido al movimiento hacia adelante del vehículo, el aire es forzado a través de estas aberturas y alrededor del exterior del motor (12) refrigerando el mismo (resumen), (Col. 3, líneas 11 a 18).

En consecuencia, la persona normalmente versada en la materia, estaría motivada a incluir el sistema de enfriamiento del documento D2 en el vehículo 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:

- Reivindicación 6: La unidad de potencia P está estructurada de modo que transmita la potencia de accionamiento giratorio del motor M al mecanismo diferencial (101) de las ruedas traseras WR a través del embrague centrífugo (80) y el contraeje (38) (Párr. 0073).
- Reivindicación 7: La unidad de potencia P1 está estructurada de modo que transmita la potencia de accionamiento giratorio del motor M al mecanismo diferencial (159) de las ruedas traseras WR a través de un embrague centrífugo (151), una transmisión de variación continua de tipo convertidor de correa y un contraeje (163) (Párr. 0084).
- Reivindicación 13: El par de bastidores (10) derecho e izquierdo está conectado transversalmente por un tubo transversal superior (55) y un tubo transversal inferior (56) que están orientados a lo largo de la dirección transversal del vehículo. El extremo superior de la unidad (26) de amortiguador trasero está soportado por el tubo transversal superior (55). También el soporte de batería (57a) está fijado en el tubo transversal inferior (56) (Pág. 3, Párr. 0056).
- Reivindicaciones 14 y 15: La presente invención se refiere a vehículos tales como vehículos eléctricos de tres ruedas y más particularmente a vehículos eléctricos que se mueven accionando un par de ruedas traseras izquierda y derecha mediante la potencia motriz de un motor (Pág. 1, Párr. 0002).

Al momento de mencionar un vehículo, el documento del estado de la técnica D1 se encuentra divulgando implícitamente todos los vehículos conocidos en el estado de la técnica incluyendo vehículos de tres y cuarto ruedas.

Las reivindicaciones dependientes 2 a 15 tampoco cumplen con el requisito de nivel inventivo.

### Respuesta a los argumentos del solicitante

Inicialmente la solicitante señala que “(...) el solicitante muy respetuosamente manifiesta que con el escrito radicado el 30 de septiembre de 2021 como respuesta al requerimiento No. 11156, el título de la invención no fue modificado, ni se aceptó la sugerencia realizada por el examinador en el mencionado oficio, por lo cual en ningún momento el solicitante ha realizado modificación alguna en el título (...) se resalta el hecho que la presente invención no está dirigida únicamente a un sistema de refrigeración para un vehículo eléctrico, sino que, por el contrario, la reivindicación independiente 1 y sus respectivas dependientes están dirigidas a un vehículo eléctrico que comprende un chasis, un motor eléctrico, un sistema de transmisión, y un módulo de batería, en donde la ubicación de una porción de dicho motor eléctrico permite el enfriamiento y es adecuado para dicho fin, sin indicar que el objeto de la presente solicitud sea un sistema de refrigeración (...)”



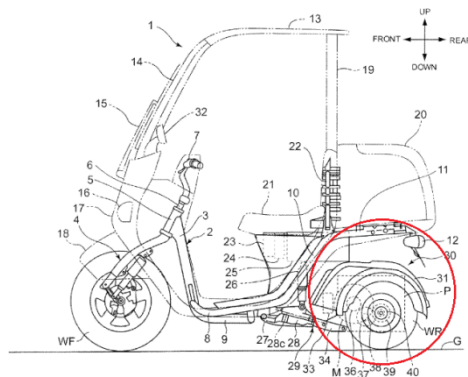
Resolución N° 16039

Ref. Expediente N° NC2018/0013826

*nuevamente se manifiesta a ese Despacho que el título sugerido por el examinador no es aceptado por el solicitante y por ende, el mejor título que define la invención es el originalmente presentado, es decir, “UN VEHÍCULO ELÉCTRICO” que se ajusta a lo dispuesto y definido en el pliego reivindicatorio (...)” en relación a lo anterior, le asiste la razón a la solicitante por lo cual se modifica el título de la solicitud de patente por el inicialmente presentado. Por lo tanto, Esta Oficina cambia el título de la solicitud a “UN VEHÍCULO ELÉCTRICO”.*

Por otro lado, el solicitante manifiesta que “(...) La porción de marco trasero del chasis también se utiliza para montar el módulo de la batería y la transmisión del motor se monta directamente debajo de la porción de marco trasero. Esto contribuye al empaquetado compacto. D1 no enseña ninguna de estas características. Ni la transmisión del motor está montada en la parte trasera del chasis ni la batería. La posición de la batería y la transmisión del motor también es diferente en D1 (...)” sin embargo contrario a lo revelado, dentro del documento del estado de la técnica D1 se evidencia de forma concreta que la unidad de potencia (P), conformada entre otros componentes por un motor (M) y un mecanismo de transmisión de potencia, se encuentra montada sobre la parte inferior trasera del chasis del vehículo (Párr.0045, Fig. 1), tal y como se incluye dentro de la reivindicación independiente 1. Por lo tanto, la anterioridad revela las características técnicas reclamadas.

FIG. 1



Asimismo, de acuerdo con lo anterior, esta Oficina indica que, dentro del contenido revelado en la reivindicación independiente 1 no se evidencia, de forma concreta, la ubicación específica del módulo de batería; por el contrario, el solicitante solamente se limita a mencionar que el módulo de baterías se encuentra montado en el chasis, característica previamente anticipada por el documento del estado de la técnica D1 que indica que la batería (25) se encuentra ubicada en el bastidor de la carrocería (Párr. 0047). Por lo tanto, la indicación de la instalación del módulo de batería sobre la porción del marco trasero de la carrocería del vehículo, no hace parte del análisis comparativo frente al estado de la técnica.

Continua la solicitante argumentando que “(...) la nueva reivindicación independiente 1 incluye la característica de la ubicación del motor eléctrico, el cual se monta directamente junto con el sistema de transmisión sobre un mecanismo diferencial, hecho que no es divulgado por el documento D1 ni ningún otro documento en el estado del arte (...) Así, considerando el objetivo de la presente invención como se indicó anteriormente, el solicitante ha suministrado una estructura de chasis con una porción de marco posterior en la cual se monta directamente el ensamble de motor y transmisión (...) Dicha porción de marco posterior del chasis también es utilizada para montar el módulo de batería y el ensamble de motor y transmisión se monta directamente por debajo de la porción de marco posterior (...)”. Sin embargo, tal y como se indicó anteriormente, el documento D1 sí revela las especificaciones técnicas incluidas en la reivindicación independiente 1, las



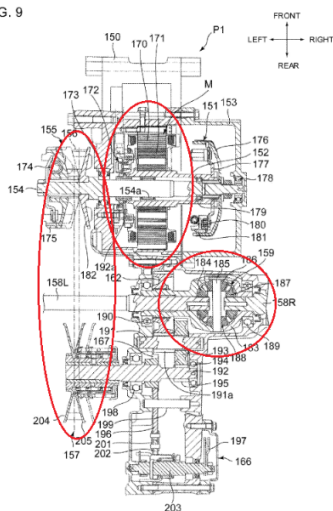
Resolución N° 16039

Ref. Expediente N° NC2018/0013826

cuales incluyen la ubicación de la unidad de potencia (P) conformada, entre otros componentes, por una unidad de motor y una unidad de transmisión ubicada en la parte inferior de la porción posterior del chasis del vehículo (Párr.0045, Fig. 1). Por lo tanto el documento del estado de la técnica D1 anticipa las especificaciones reclamadas.

Asevera la solicitante que “(...) el documento D1 no tiene ningún sistema de transmisión, por el contrario, la potencia es transferida al mecanismo diferencial a través de un embrague centrífugo y un eje secundario, lo cual es diferente del sistema de transmisión convencional, como se encuentra definido en la presente invención (...) El motor eléctrico M en D1 no se monta directamente sobre el mecanismo diferencial 101, junto con cualquier sistema de transmisión, como se encuentra definido en la nueva reivindicación independiente 1, es decir, en D1 no se monta ningún sistema de transmisión (...) el motor eléctrico (20) se monta directamente con el sistema de transmisión (80) sobre un mecanismo diferencial (86). Así, dado que la transmisión como tal está ausente en D1, dicha disposición compacta de motor-transmisión-mecanismo diferencial de la invención del solicitante, no está divulgada en ninguna parte del documento D1 (...)”. No obstante lo señalado, es importante revelar que, el documento del estado de la técnica D1 si especifica una unidad de transmisión de potencia, la cual hace parte de la unidad de potencia conformada adicionalmente por un motor y un mecanismo diferencial, al indicar que una polea motriz de velocidad variable (155) compuesta por una mitad de polea fija (182) y una mitad de polea móvil (175) está unida al extremo izquierdo del eje de salida del motor (154) (...). La polea conducida (157) incluye una mitad de polea fija (204) y una mitad de polea móvil (205) y cambia su diámetro de devanado de acuerdo con el diámetro de devanado del polea impulsora de velocidad variable (155), para cambiar la velocidad de revolución del eje de salida del motor (154) a una relación de transmisión determinada y transmitirla a un eje impulsado (192) (...). El poder impulsor giratorio del eje impulsado (192) se transmite al eje secundario (191) a través del engranaje secundario (193), engranado con un engranaje (196) formado en el eje impulsor (192). El poder impulsor giratorio del eje secundario (191) se transmite a la caja del diferencial (183) del mecanismo diferencial (159), a través de un engranaje de salida (162) engranado con un engranaje (191a) formado en el contraeje (191) (Párrs. 0087 a 0089, Fig. 9). Por lo tanto, el documento del estado de la técnica D1 revela las especificaciones técnicas incluidas en la reclamación independiente.

FIG. 9



Por otro lado, en relación al documento del estado de la técnica D2, el solicitante manifiesta que “(...) En primer lugar, D2 describe un vehículo basado en un motor de CI y que no comprende disposición de motor o batería alguna. En segundo lugar, la presente invención se refiere a una disposición de montaje única del ensamblaje de motor-



Resolución N° 16039

Ref. Expediente N° NC2018/0013826

*transmisión en la porción de marco trasero del chasis, que no se describe en D2. El módulo de batería de la presente invención está montado en el marco del chasis sobre el motor eléctrico. Por lo tanto, D2 es una enseñanza contraria a la presente invención. Además, en la presente invención, la posición del motor es tal que está directamente expuesta al aire del pistón con fines de enfriamiento en todas las condiciones sin ningún medio de ajuste. Esta es una forma simple y rentable de lograr un enfriamiento del motor. En el caso de D2, el motor de CI puede cerrarse según la condición y puede no permitir que el aire del pistón fluya sobre su superficie. En tal condición, el calentamiento del motor puede ser un problema importante (...)*". Es importante señalar que, las especificaciones relacionadas con la disposición de los elementos que conforman el vehículo eléctrico sobre el chasis del mismo, se encuentran reveladas dentro del contenido del documento del estado de la técnica D1, tal y como se evidencia el análisis comparativo previamente realizado; por su parte, el documento del estado de la técnica D2 revela la refrigeración por aire forzado, efecto del avance propio del vehículo y la ubicación del motor del mismo (Col. 3, líneas 11 a 18). Por lo tanto, la persona medianamente versada en la materia técnica se encontraría motivada a realizar la combinación del documento del estado de la técnica D1, en relación a la ubicación de las partes constructivas del vehículo, con el efecto técnico específico de una refrigeración forzada por aire, tal y como se detalla en el documento D2. Por lo tanto, a pesar de los argumentos señalados, estos no son suficientes para desvirtuar en análisis realizado, por lo cual la solicitud no cumple con el requisito de nivel inventivo.

Que de acuerdo con el objeto de la solicitud, el título quedará de la siguiente manera: "UN VEHÍCULO ELÉCTRICO".

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

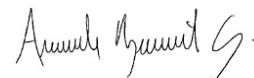
**RESUELVE**

**ARTÍCULO 1:** Denegar la patente de invención a la creación titulada "UN VEHÍCULO ELÉCTRICO".

**ARTÍCULO 2:** Notificar el contenido de la presente resolución a BAJAJ AUTO LIMITED, advirtiéndole que contra ella procede el recurso de reposición, ante el Superintendente de Industria y Comercio, el cual podrá ser interpuesto en el momento de la notificación o dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a ella.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dada en Bogotá D.C., el 29 de marzo de 2022



ANDRÉS BARRETO GONZÁLEZ  
SUPERINTENDENTE DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Firmado digitalmente  
por: ANDRÉS  
BERNARDO BARRETO  
GONZALEZ  
Fecha: 2022.03.29  
23:01:11 COT  
Razón: Validez jurídica.  
Ubicación: Bogotá,  
Colombia.