

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° **5451** de **19 de abril de 2022**

Ref. Expediente N° NC2021/0001486

Señores

HERO MOTOCORP LIMITED

TÍTULO DE LA SOLICITUD: “SISTEMA DE ESCAPE”

NUMERO DE SOLICITUD INTERNACIONAL: PCT/IN2019/050589

FECHA DE PRESENTACIÓN INTERNACIONAL: 9 de agosto de 2019.

PRIORIDAD: 10/08/2018, IN (INDIA), 201811030216

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. Modificaciones presentadas

Revisada la modificación a la solicitud objeto de estudio, la cual fue radicada el bajo el NC2021/0001486 el 23 de febrero de 2022, y teniendo en cuenta lo señalado en el artículo 34 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina, esta oficina acepta las modificaciones presentadas por ajustarse a los requisitos legales.

2. Objeto de la invención

El problema planteado consiste en la necesidad de proporcionar un vehículo de dos ruedas, el cual tenga un dispositivo de purificación de gases de escape que sea capaz de disminuir los gases contaminantes provenientes de la combustión, donde el dispositivo se encuentre retirado del sistema de refrigeración del motor para que este no sea afectado por el calor generado por el sistema de escape.

Para resolver este problema técnico la solicitud proporciona un vehículo que tiene un bastidor, un motor y un sistema de montaje de motor para montar de forma basculante el motor al bastidor. El sistema de montaje del motor incluye un eje de pivote y un miembro de soporte del motor. El vehículo incluye además un sistema de escape que tiene una primera parte doblada, una segunda parte doblada y un dispositivo de purificación de gases de escape. El dispositivo de purificación de gases de escape está posicionado en ángulo con la dirección longitudinal del vehículo, entre la primera parte doblada (302) y la segunda parte doblada.

3. Reivindicaciones estudiadas

El presente estudio se basa en el capítulo reivindicatorio presentado el 23 de febrero de 2022.

4. De la solicitud de patente

4.1. Título

De conformidad con el literal d) del artículo 27 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina, el nombre de la invención de que se trata deberá reflejar el

Oficio N° 5451 de 19 de abril de 2022

Ref. Expediente N° NC2021/0001486

objeto y el campo industrial con el cual se relaciona la misma y ser concordante con la materia descrita y las reivindicaciones de la solicitud. El nombre no podrá referirse a nombres personales, marcas de productos o nombres de fantasía.

El título de la solicitud no refleja el objeto divulgado en la descripción y las reivindicaciones, por lo cual se sugiere el siguiente título: "SISTEMA DE ESCAPE BAJO PARA VEHÍCULOS TIPO SCOOTER MOTORIZADO".

4.2. Reivindicaciones

Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 30 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina:

"Las reivindicaciones definirán la materia que se desea proteger mediante la patente. Deben ser claras y concisas y estar enteramente sustentadas por la descripción. (...)"

Esta oficina informa que:

La reivindicación 15 no es concisa dado que menciona que: "Un vehículo (100) que comprende: un marco (200); un sistema de montaje de motor (400); un motor de combustión interna (300), montado de forma basculante en el bastidor (200) a través del sistema de montaje del motor (400); una unidad de ventilador de refrigeración del motor (316) montada en el motor de combustión interna (300); y un sistema de escape (500), comprendiendo el sistema de escape (500): un tubo de escape (301) que comprende una primera parte doblada (302), una segunda parte doblada (303) y un tubo de cola (330), un extremo corriente abajo de la segunda parte doblada (303) conectado de forma fluida a un extremo corriente arriba del tubo de escape (330), un segundo dispositivo de purificación de gases de escape (320a) colocado en un extremo corriente abajo del tubo de escape (330), un dispositivo de silenciador (307) conectado al segundo dispositivo de purificación de gases de escape (320a), en el que el segundo dispositivo de purificación de gases de escape (320a) y el dispositivo de silenciador (307) se colocan a lo largo de un eje de revestimiento (LI - LI') de la cola tubo (330), y un primer dispositivo de purificación de gases de escape (320) conectado entre la primera parte doblada (302) y la segunda parte doblada (303), el primer dispositivo de purificación de gases de escape (320) comprende un primer extremo (305a) y un segundo extremo (306a) en el que el segundo extremo (306a) del primer dispositivo de purificación de gases de escape (320) está posicionado debajo del primer extremo (305) del primer dispositivo de purificación de gases de escape (320)", características que ya se encuentran en la reivindicación 10. Se le sugiere al solicitante realizar las aclaraciones pertinentes y realizar la diferenciación de cada modalidad de la invención.

Las reivindicaciones 10 a 18 no son claras ya que no hay concordancia con lo mostrado en los dibujos, dado que estas reivindicaciones mencionan los elementos: "dispositivo de purificador de gases de escape 320a", en las reivindicaciones 10, 14 y 15, "segundo extremo 306a", en las reivindicaciones 10 a 18, "primer extremo 305a", en las reivindicaciones 15 a 17 y "eje longitudinal L", en reivindicación 13, elementos que no se encuentran en los dibujos, por lo que se hace confuso diferenciar los elementos de las diferentes modalidades de la invención. Se le recomienda realizar las correcciones pertinentes.



Oficio N° 5451 de 19 de abril de 2022

Ref. Expediente N° NC2021/0001486

El término: "*sustancialmente*", en la reivindicación 1 es impreciso, por lo cual, no permite distinguir la invención del estado de la técnica. Se sugiere sustituirlo por un término preciso o eliminarlo.

En consecuencia, es necesario que allegue las aclaraciones o modificaciones correspondientes para dar cumplimiento a lo establecido en el citado artículo.

4.3. Descripción

De conformidad con lo establecido por el artículo 28 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina y con ocasión a la solicitud en estudio se encuentra que, existen inconsistencias entre los números de referencia, de los dibujos en la descripción, ya que se menciona elementos: "*135R, 135L, L, 320a, 306a y 305a*", los cuales no se encuentran dentro del pliego de dibujos. Se sugiere realizar las correcciones pertinentes.

4.4. Dibujos

De conformidad con lo establecido por el artículo 28 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina, los dibujos de la solicitud no cumplen los requisitos necesarios para darle claridad a la invención, dado que las siguientes referencias no se encuentran en el pliego de dibujos: "*dispositivo de purificador de gases de escape 320a*", "*segundo extremo 306a*", "*primer extremo 305a*", "*eje longitudinal L*", *135R y 135L*. Se indica que estos deberán ser elaborados siguiendo las reglas del dibujo técnico, numerados individual y consecutivamente y que deben contener todos los números de referencia para designar cada una de las piezas o elementos mecánicos o eléctricos. Se sugiere sólo dejar los números de referencia para designar cada pieza o elemento mecánico o eléctrico, los cuales deben corresponder con lo definido en la descripción.

El pliego de dibujos no es claro dado que no se evidencia una secuencia lógica en la numeración de cada figura, Lo cual dificulta identificar qué representa basado en lo encontrado en la descripción. Se le recomienda realizar las aclaraciones pertinentes.

5. Determinación del Estado de la Técnica

La fecha para determinar el estado de la técnica es el 10 de agosto de 2018, que corresponde a la fecha de presentación de la solicitud de prioridad.

Consultadas las fuentes de información con que se cuenta, se encontró el siguiente documento que anticipa el objeto de esta solicitud:

Ítem	Documento	Título	Fecha de publicación
D1	EP3165742A1	"Vehicle and single-cylinder four-stroke engine unit"	10 de mayo de 2017

D1¹ divulga un vehículo monocilíndrico de cuatro tiempos que es capaz de detectar de forma estable la densidad de oxígeno, que comprende un catalizador en una cámara de combustión la cual está posicionado hacia delante de un eje y purifica los gases de dicha cámara de combustión (Resumen).

¹<https://patentimages.storage.googleapis.com/10/ef/3c/80b7a16ee9d931/EP3165742A1.pdf>

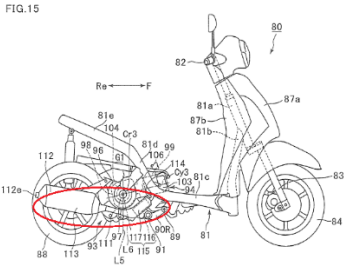
Ref. Expediente N° NC2021/0001486

6. Examen de Patentabilidad

De acuerdo con lo establecido en el artículo 14 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina, en el cual se establecen los requisitos de patentabilidad objeto de la solicitud en estudio, esta Oficina presenta a continuación el análisis de los requisitos de patentabilidad.

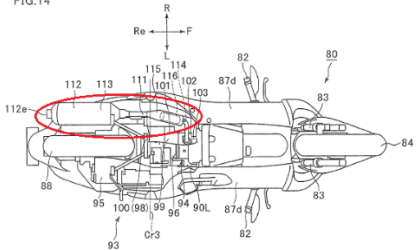
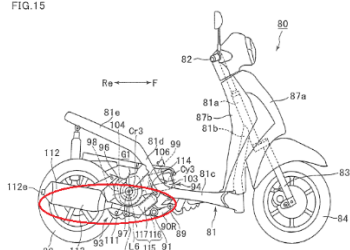
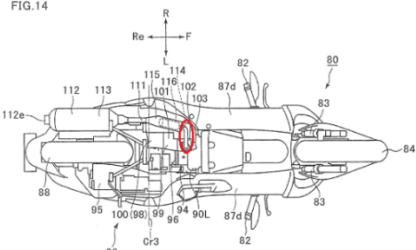
6.1. Novedad

Teniendo en cuenta lo señalado en el artículo 16 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina, la reivindicación independiente 10 (NC2021/0001486 del 09 de febrero de 2021) refiere a: “Un vehículo que comprende (...)”. A continuación, se presenta la tabla comparativa entre el objeto reivindicado y el documento encontrado en el estado de la técnica:

CARACTERÍSTICAS ESENCIALES	D1
Un vehículo (100) que comprende: un marco (200); un sistema de montaje de motor (400).	La motocicleta 80 está provista de un bastidor de carrocería de vehículo 8 (Pág. 21; Fig. 15, Párr. 164).
Un motor de combustión interna (300) montado de forma basculante en el bastidor (200) a través del sistema de montaje del motor (400).	Una unidad de motor monocilíndrico de cuatro tiempos con unidad basculante 93 está unida al bastidor de la carrocería del vehículo 81 (Pág. 21; Fig. 15, Párr. 171).
Una unidad de ventilador de refrigeración del motor (316) montada en el motor de combustión interna (300).	El cuerpo principal del motor 94 incluye la cubierta 96, un ventilador 97 (Pág. 21; Fig. 15, Párr. 174).
Un sistema de escape (500), comprendiendo el sistema de escape (500): un tubo de escape (301) que comprende una primera parte doblada (302), una segunda parte doblada (303) y un tubo de cola (330).	Un tubo de escape 111 conformado por tres secciones principales (Pág. 21; Fig. 15, Párr. 173). 
Un extremo corriente abajo de la segunda parte doblada (303) conectado de forma fluida a un extremo corriente arriba del tubo de escape (330)	Un catalizador principal 116 (un catalizador principal de una sola cámara de combustión) y un detector de oxígeno aguas arriba 114 (un detector de oxígeno aguas arriba de una sola cámara de combustión) (Pág. 21; Fig. 15, Párr. 173).
Un segundo dispositivo de purificación de gases de escape (320a) colocado en un extremo corriente abajo del tubo de escape (330).	Se proporciona una unidad de catalizador 115 en el medio del tubo de escape 111 (Pág. 23; Fig. 17, Párr. 186)
Un dispositivo silenciador (307) conectado al segundo dispositivo de purificación de gases de escape (320a).	Sn silenciador 112 conectado al sistema de escape junto al purificador de gases (Pág. 21; Fig. 15, Párr. 173).
En el que el segundo dispositivo de purificación de gases de escape (320a) y el dispositivo de silenciador (307) se colocan a lo largo de un eje de revestimiento (L1 – L1') del tubo de escape (330).	Como se muestra en la figura, el purificador de gases se encuentra a lo largo del sistema de escape (Fig. 14).

Oficio N° 5451 de 19 de abril de 2022

Ref. Expediente N° NC2021/0001486

	FIG.14 
Un primer dispositivo de purificación de gases de escape 20 (320) conectado entre la primera parte doblada (302) y la segunda parte doblada parte (303), el segundo dispositivo de purificación de gases de escape (320) comprende un primer extremo (305) conectado a un extremo corriente abajo de la primera parte doblada (302).	Un tubo de escape 111 conformado por tres secciones principales (Pág. 21; Fig. 15, Párr. 173). FIG.15 
Un segundo extremo (306a) conectado a un extremo corriente arriba de la segunda parte doblada (303), donde el segundo extremo (306a) del primer dispositivo de purificación de gases de escape (320) se coloca detrás del primer extremo (305) del primer dispositivo de purificación de gases de escape (320).	Se aprecia que el purificador de gases se encuentra instalado por un extremo a la zona doblada aguas arriba (Fig. 14). FIG.14 

De acuerdo con la comparación realizada anteriormente se concluye que la materia de la reivindicación 10 no es nueva.

Así mismo, D1 divulga las características de las reivindicaciones dependientes de la siguiente manera:

- Reivindicación 14: Se ilustra que el purificador de gases se encuentra debajo del ventilador del vehículo (Fig. 14).

Dado que la reivindicación dependiente 14 no presenta alguna característica adicional que haga nuevo al aparato de la reivindicación independiente 10, se considera que tampoco es nueva.

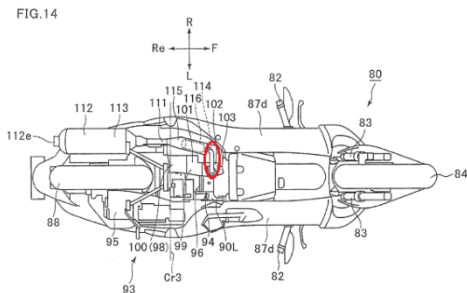
Por la falta de concisión identificada en la reivindicación 15 y de acuerdo a lo expresado en el presente escrito, el análisis de la reivindicación previamente analizada (reivindicación 10), aplican también para esta reivindicación.

Así mismo, D1 divulga las características de las reivindicaciones dependientes de la siguiente manera:

- Reivindicación 16: Se aprecia que el purificador de gases se encuentra instalado por un extremo a la zona doblada aguas arriba (Fig. 14).

Oficio N° 5451 de 19 de abril de 2022

Ref. Expediente N° NC2021/0001486



Dado que la reivindicación dependiente 16 no presenta alguna característica adicional que haga nuevo al aparato de la reivindicación independiente 15, se considera que tampoco es nueva.

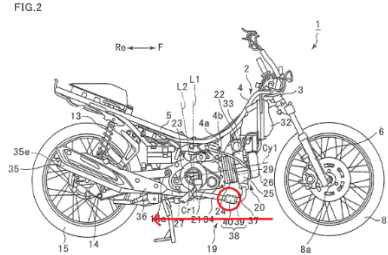
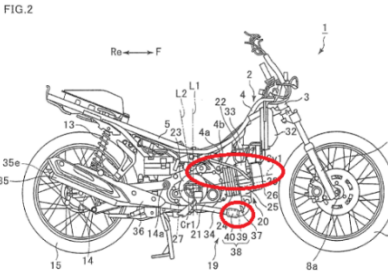
6.2. Nivel Inventivo

Teniendo en cuenta lo señalado en el artículo 16 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina, la reivindicación independiente 1 (NC2021/0001486 del 09 de febrero de 2021) refiere a: “Un vehículo que comprende (...)”. A continuación, se presenta la tabla comparativa entre el objeto reivindicado y los documentos encontrados en el estado de la técnica:

CARACTERÍSTICAS ESENCIALES	D1
Un vehículo (100) que comprende: un marco (200); un motor de combustión interna (300).	Un vehículo y una unidad de motor mono cilíndrico de cuatro tiempos (Pág. 1; Fig. 1, Párr. 1)
Un sistema de montaje del motor (400) para montar de forma basculante el motor de combustión interna (300) al bastidor (200), comprendiendo el sistema de montaje del motor (400).	El marco de la carrocería del vehículo 2 incluye un tubo de dirección 3, un marco principal 4 y un riel de asiento 5 (Pág. 9; Fig. 1, Párr. 55)
Un brazo articulado derecho (133R), un brazo de enlace izquierdo (133L), un eje de pivote (132), y un miembro de soporte del motor (131).	El extremo inferior de los amortiguadores traseros 13 está soportado por las partes traseras de los brazos traseros izquierdo y derechos emparejados 14 (Pág. 10; Fig. 1, Párr. 58)
Un sistema de escape (500), comprendiendo el sistema de escape (500): un tubo de escape (301) que comprende una primera parte doblada (302) y una segunda parte doblada (303).	La unidad de motor monocilíndrico de cuatro tiempos 19 incluye el cuerpo principal del motor 20, el filtro de aire 32, un tubo de admisión 33, un tubo de escape 34 (Pág. 10; Fig. 1, Párr. 62)
Un dispositivo de purificación de gases de escape (320) conectado de forma fluida al tubo de escape (301), en el que el dispositivo de purificación de gases de escape (320) conecta la primera parte doblada (302) con la segunda parte doblada (303) y está posicionado en un ángulo a una dirección 15 longitudinal del vehículo (100).	Un silenciador 35, un catalizador principal 39 (un catalizador principal de cámara de combustión única), y un detector de oxígeno aguas arriba 37 (un detector de oxígeno aguas arriba de una sola cámara de combustión) (Pág. 10; Fig. 1, Párr. 62)
En el que el dispositivo de purificación de gases de escape (320) se coloca por encima del brazo articulado derecho (133R) del sistema de montaje del motor (400).	No menciona.
En el que el dispositivo de purificación de gases de escape (320) está posicionado en una dirección sustancialmente a lo largo de la dirección de la anchura 20 del bastidor (200), entre la primera parte doblada (302) y la segunda parte doblada (303).	Se evidencia que el catalizador 38 se encuentra instalado a lo largo del cuerpo del vehículo (Fig. 2).

Oficio N° 5451 de 19 de abril de 2022

Ref. Expediente N° NC2021/0001486

	
En el que al menos una parte del dispositivo de purificación de gases de escape (320) está colocada debajo de un bloque de cilindros (313) del motor de combustión interna (300).	En la figura 2 se evidencia un catalizador principal (38), el cual se encuentra por debajo del sistema del montaje del motor (Fig. 2). 

D1 es considerado como el estado de la técnica más cercano a la invención definida en la reivindicación 1, ya que divulga un vehículo y una unidad de motor mono cilíndrico de cuatro tiempos (Pág. 1; Fig. 1, Párr. 1)

La diferencia entre la invención definida entre la reivindicación 1 y el vehículo y una unidad de motor mono cilíndrico de cuatro tiempos de la primera modalidad divulgado en D1, consiste en un dispositivo de purificación de gases de escape el cual se ubica por encima del brazo articulado derecho de un sistema de montaje del motor.

El efecto que se logra al incluir específicamente un dispositivo de purificación de gases de escape el cual se ubica por encima del brazo articulado derecho de un sistema de montaje del motor es evitar que el calor generado por el sistema de escape afecte la refrigeración del motor, además de evitar quemaduras por el roce entre este sistema de escape y el usuario.

Por lo tanto, el problema técnico objetivo que pretende resolver esta invención se puede formular así: ¿cómo modificar el vehículo y una unidad de motor mono cilíndrico de cuatro tiempos de la primera modalidad divulgado en D1 para evitar que el calor generado por el sistema de escape afecte la refrigeración del motor, además de evitar quemaduras por el roce entre este sistema de escape y el usuario?

Sin embargo, el incluir un dispositivo de purificación de gases de escape el cual se ubica por encima del brazo articulado derecho de un sistema de montaje del motor para para evitar que el calor generado por el sistema de escape afecte la refrigeración del motor, además de evitar quemaduras por el roce entre este sistema de escape y el usuario, ya está divulgado en D1, que describe una tercera modalidad de un vehículo con un motor de cuatro tiempos mono cilindro, el cual comprende adicionalmente un tubo de escape 111 que pasa por encima del componente de enlace derecho 90R y el componente de enlace izquierdo 90L (Pág. 22; Fig. 15, Párr. 183)

Oficio N° **5451** de **19 de abril de 2022**

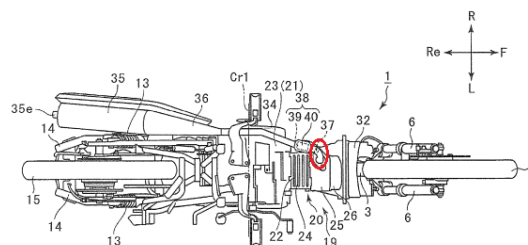
Ref. Expediente N° NC2021/0001486

En consecuencia, la persona normalmente versada en la materia estaría motivada a incluir un tubo de escape que pasa por encima del componente de enlace derecho y el componente de enlace izquierdo de la tercera modalidad en el vehículo y una unidad de motor mono cilíndrico de cuatro tiempos de la primera modalidad de D1, para así llegar al objeto de la reivindicación 1. Por lo cual se considera obvia.

Así mismo, D1 divulga las características de las reivindicaciones dependientes de la siguiente manera:

- Reivindicación 3: Se ilustra que el primer doble del sistema de escape, se encuentra antes del motor de combustión (Fig. 3).

FIG.3



- Reivindicación 4: En el tubo de escape 34, el detector de oxígeno aguas arriba 37 se proporciona aguas arriba del catalizador principal 39 (Pág. 10; Fig. 3, Párr. 62)

- Reivindicación 5: El sistema de escape de la motocicleta 1 de la Realización 1 comprende extremos aguas arriba y aguas abajo (Pág. 12; Fig. 3, Párr. 83)

- Reivindicación 6: El catalizador principal 39 está configurado para purificar los gases de escape que fluyen en el tubo de escape 34 (Pág. 10; Fig. 3, Párr. 62)

- Reivindicación 7: Un silenciador 35, un catalizador principal 39 (un catalizador principal de cámara de combustión única), y un detector de oxígeno aguas arriba 37 (Pág. 10; Fig. 3, Párr. 62)

- Reivindicación 8: El catalizador principal 39 es el llamado catalizador de tres vías (Pág. 13; Fig. 3, Párr. 89)

De igual manera, D1 divulga las características de las reivindicaciones dependientes así:

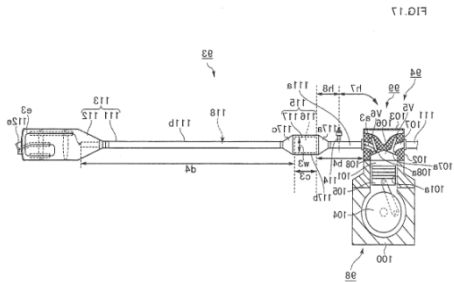
- Reivindicación 2: Cuando se ve en la dirección de izquierda a derecha, el tubo de escape 111 pasa por encima del componente de enlace derecho 90R y el componente de enlace izquierdo 90L (Pág. 22; Fig. 15, Párr. 183).

- Reivindicación 4: La cubierta 96 cubre la circunferencia completa de todo el cuerpo del cilindro 101 que se describe a continuación y la culata de cilindro 102 completa que se describe a continuación (Pág. 21; Fig. 14, Párr. 175).

- Reivindicación 5: Se observa que el sistema de esca comprende un extremo aguas arriba y otro extremo aguas abajo (Fig. 17).

Oficio N° 5451 de 19 de abril de 2022

Ref. Expediente N° NC2021/0001486



- Reivindicación 8: En las Realizaciones 1 a 4 anteriores, el catalizador principal 39, 180, 116, 154 es un catalizador de tres vías (Pág. 28, Párr. 243).

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

7. Conclusión

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

Ítem	Documento	Reivindicaciones afectadas	Requisito que afecta
D1	EP3165742A1	10, 14, 15 y 16	Novedad
		1 a 8	Nivel inventivo

8. Respuesta a los argumentos del solicitante

Argumentos con respecto al examen de novedad

Inicialmente, el solicitante afirma la ausencia de elementos del documento D1 para afectar la novedad de la invención, argumentando que: *“En todas las realizaciones de D1, el catalizador principal está ubicado en el costado del vehículo, a lo largo del vehículo, mientras que, en la presente solicitud, el dispositivo de purificación de gases de escape/catalizador principal está ubicado sobre el brazo de enlace derecho (133R) del sistema de montaje del motor (400), en una dirección sustancialmente a lo largo de la dirección del ancho del bastidor (200), entre la primera parte doblada (302) y la segunda parte doblada (303). Por tanto, la invención de D1 es distinta de la presente solicitud. Además, D1 guarda silencio sobre al menos una parte del dispositivo de purificación de gases de escape (320) que se coloca debajo de un bloque de cilindros (313) del motor de combustión interna (300), como se indica en la reivindicación 1 de la presente solicitud”*. Con respecto a las características mencionadas por el solicitante y las enseñadas por el documento 1, se evidencia que la primera modalidad no enseña de forma explícita de la característica señalada por el señor solicitante, no obstante, la tercera modalidad alternativa del documento D1 sí habla de forma detallada de esta anterior característica. Por tal razón, se procedió a realizar afectación por nivel inventivo a la reivindicación independiente 1 y sus dependientes.

Finalmente, el solicitante menciona que el documento D1 no revela un sistema de escape, argumentando que: *“Por otra parte, D1 no revela nada sobre el sistema de escape (500) que comprende un primer dispositivo de purificación de gases de escape (320) y un segundo dispositivo de purificación de gases de escape (320a), en el que el segundo dispositivo de purificación de gases de escape (320a) está colocado aguas abajo en el*

Oficio N° 5451 de 19 de abril de 2022

Ref. Expediente N° NC2021/0001486

extremo del tubo de escape (330), como se indica en las reivindicaciones independientes modificadas 10 y 15 de la presente solicitud. En vista de lo anterior sostenemos respetuosamente que el documento D1 citado no revela las características enumeradas en las reivindicaciones independientes modificadas 1, 10 y 15 de la presente solicitud. Por otra parte, no sería obvio o evidente para un experto en la materia obtener la solución técnica anterior de la reivindicación independiente 1 en vista del documento D1 citado. Por lo tanto, las reivindicaciones independientes modificadas 1, 10 y 15 tienen actividad inventiva en vista del documento D1 tomado solo o en combinación y, por lo tanto, es admisible. Además, las reivindicaciones posteriores dependen de las reivindicaciones independientes 1, 10 y 15 y se leen incluyendo todas las limitaciones de las reivindicaciones independientes modificadas 1, 10 y 15. Por lo tanto, en virtud de las mismas, las reivindicaciones posteriores también implican una actividad inventiva sobre el arte previo del documento de la técnica anterior D1". Contrario a lo afirmado por el solicitante, esta Oficina realiza un nuevo análisis del documento D1, y se reafirma que este es el más cercano al estado de la técnica, dado que menciona: "Un vehículo y una unidad de motor mono cilíndrico de cuatro tiempos (Pág. 1; Fig. 1, Párr. 1)", en donde se evidencia que la tercera modalidad de esta anterioridad sigue afectando el requisito de novedad a la reivindicación 10 y sus dependientes, como se explica en el presente análisis líneas arriba. Por otra parte, se recomienda realizar las aclaraciones de la reivindicación 15 mencionadas en este oficio, dado que esta también se encuentra afectada por novedad, y en conclusión, esta solicitud sigue estando afectada por patentabilidad.

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 el 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 de esta Superintendencia. De igual forma, deberá tener presente que de conformidad con el literal a) del numeral 1.2.2.5.1. de la norma ibidem, será necesario acreditar el pago de la tasa por concepto de modificación a solicitudes en trámites, de conformidad con el valor establecido en la resolución de tasas vigentes.

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.



Edna Marcela Ramirez Orozco
DIRECTORA DE NUEVAS CREACIONES

Oficio N° 5451 de 19 de abril de 2022

Ref. Expediente N° NC2021/0001486

INFORME DE BÚSQUEDA
EXAMEN DE PATENTABILIDAD

Solicitud No.			Examen de patentabilidad							
NC2021/0001486			1°		2°	X	3°		Revoca	
Solicitud Internacional No.			Fecha solicitud internacional: (DD/MM/AÑO)							
PCT/IN2019/050589			9/08/2019							
Fecha de determinación estado de la técnica (DD/MM/AÑO)					Prioridad			Presentación		
10/08/2017					X					
Solicitante										
HERO MOTOCORP LIMITED										
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 - 20						
Palabras clave utilizadas				Motorcycle, wheeler, catalyst, catalyt+, pivot, engine, exhaust.						
Clasificaciones utilizadas para la búsqueda				CIP:	F01N 3/20					
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	10138122	31/05/2012	-	-					A	
	08055602	30/11/2009	-	-					A	
ISA	EP3165742A1	10/05/2017	1 a 8, 10, 14, 15 y 16	Pág. 21; Fig. 15, Párr. 174 - Pág. 10; Fig. 1, Párr. 62 - Pág. 22; Fig. 15, Párr. 183					X Y	
Patbase	US2003057014	27/03/2003	-	-					A	
	JP2006063907	02/06/2010	-	-					A	
	US2006064964	30/03/2006	-	-					A	
	US2006065461	30/03/2006	-	-					A	
	US2007107419	02/06/2009	-	-					A	
	US2009165448	02/07/2009	-	-					Y	
	EP2147851 A1	27/01/2010	-	-					A	
Espacenet	CN206071700	05/04/2017	-	-					A	
	TW201734297	01/10/2017	-	-					A	
	CN105240069	13/01/2016	-	-					A	
	WO2015013067	29/01/2015	-	-					A	
	MY142382	30/11/2010	-	-					A	
Googlepatent	DE59812588D1	31/07/2005	-	-					A	
	DE69631303D1	19/02/2004	-	-					A	

Oficio N° 5451 de 19 de abril de 2022

Ref. Expediente N° NC2021/0001486

	BR9709983A	10/08/1999	-	-	A
	FR2738037B1	18/09/1998	-	-	A
	KR101643526B1	11/03/2016	-	-	A
	US7587270B2	08/09/2009	-	-	A
(1) Cita completa literatura no patente (LNP)					
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: (03/11/2021)					