



PATENTBESVÄRSRÄTTENS DOM

meddelad i Stockholm den 24 juni 2010

PARTER

Klagande

SCANIA CV AB (invändare)

Byggn 117, UTY, 151 87 Södertälje

Ombud: Stina Sjögren Paulsson, Scania CV AB

Samma adress

Motpart

Volvo Lastvagnar AB (patenthavare)

405 08 Göteborg

Ombud: Werner Fröhling, Volvo Technology Corporation

Corporate Patents, 06820, M1.7, 405 08 Göteborg

SAKEN

Upphävande av patent på kombinationsinstrument.

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Patent- och registreringsverkets (PRV) beslut den 26 juli 2006

angående patent nr 0102114-6, se bilaga 1

DOMSLUT

Patentbesvärsrätten undanröjer PRV:s beslut och upphäver patentet.

EE

Postadress	Besöksadress	Telefon	Fax	Org.nr
Box 24160	Karlavägen 108	08-783 38 50	08-783 76 37	202100-3971
104 51 Stockholm				

YRKANDEN M.M.

Scania CV AB invände mot patentet som meddelats till Volvo Lastvagnar AB, och yrkade upphävande av patentet under påstående att den angivna uppfinningen inte var ny eller saknade uppfinningshöjd. Patenthavaren bestred invändningen och PRV avslog densamma. Invändaren har i Patentbesvärsrätten vidhållit sitt yrkande att patentet upphävs. Patenthavaren har bestritt invändarens yrkande.

Uppfinningen

Patentet avser enligt beskrivningen en uppfinning av ett kombinationsinstrument med integrerad styrning av en separat enhet, t.ex. en tillsatsvärmare.

Det finns i moderna fordon en mängd funktioner som styrs elektriskt. En del funktioner kan ställas in i flera steg och/eller programmeras. En funktion som kan programmeras och som särskilt fordon för kommersiell trafik ofta är utrustade med är en tillsatsvärmare som kan ge värme även då fordonets motor är avslagen. För att göra värmaren mer flexibel är den ofta utrustad, med en separat kontrollenhet i form av en klocka/timer som möjliggör inställning av t.ex. starttid, drifttid och stopptid. Denna klocka/timer är en separat kontrollenhet som levereras av värmaretillverkaren. Även om dessa styrsystem kan fungera i vissa situationer, så har de ett antal nackdelar. Bland annat är användargränssnittet i kontrollenheten helt annorlunda jämfört med användargränssnittet för de flesta andra funktioner i fordonet.

Ändamålet med uppfinningen är därför att åstadkomma ett kombinationsinstrument med integrerad styrning av en separat enhet, t.ex. en tillsatsvärmare, som är så enkelt och billigt som möjligt och som också är så enkelt att använda som möjligt samt en metod för att på ett så enkelt sätt som möjligt styra en separat enhet t.ex. en tillsatsvärmare med ett kombinationsinstrument.

Patentet innehåller fyra självständiga patentkrav. Enligt patentkravet 1 avser uppfinningen ett kombinationsinstrument för ett motorfordon, innefattande medel för att ge meddelanden till och ta emot meddelan-

den från en operatör, ett menysystem samt en databuss för kommunikation med i fordonet befintliga styrenheter. Uppfinningen kännetecknas av att kombinationsinstrumentet innefattar åtminstone en separat styrutgång för att direkt aktivera och/eller deaktivera åtminstone en separat enhet och att nämnda styrutgång är integrerad i kombinationsinstrumentet.

Enligt patentkravet 8 avser uppfinningen en metod för att styra en separat enhet med en separat styrutgång och ett menysystem, där styrutgången och menysystemet är integrerade i ett kombinationsinstrument, innefattande stegen:

- att i menysystemet välja funktionen för den separata enheten,
- att i nämnd funktion aktivera eller deaktivera den separata enheten med den separata styrutgången och
- att avsluta funktionen för den separata enheten.

Enligt patentkravet 12 avser uppfinningen ett datorprogram innefattande programkod för att utföra samtliga steg i något av kraven 8 till 11 när nämnt program exekveras av en dator, och enligt patentkravet 13 avser uppfinningen en datorprogramprodukt innefattande programkod lagrad på ett datorläsbart medium för att utföra metoden i något av kraven 8 till 11 när nämnt program exekveras av en dator.

I invändningen anfördes det som är känt genom US 6 240 347 (D1) och genom en funktionsbeskrivning för Scania CTT som uppgavs vara publicerad och allmänt tillgänglig från 1997 (D2). PRV ansåg emellertid att användaren inte hade kunnat visa att ett kombinationsinstrument enligt D1 innefattar en separat utgång för att direkt aktivera och/eller deaktivera åtminstone en separat enhet, varför uppfinningen befanns vara ny. Verket uttalade vidare att skillnaden är väsentlig och kravet på uppfinningshöjd därmed är uppfyllt.

I målet har hållits muntlig förhandling.

PARTERNAS GRUNDER OCH UTVECKLING AV TALAN

Invändaren

Såsom invändaren slutligen har bestämt sin talan ska patentet upphävas för att

- de av PRV godkända patentkraven inte har stöd i grundhandlingen,
- uppfinningen enligt patentkrav nr 1 och 8 inte är ny med hänsyn till vad som blivit känt genom patentskriften US 6,131,060 (av rätten benämnd D3),
- uppfinningen enligt patentkrav nr 1, 8 och övriga patentkrav inte är ny med hänsyn till vad som blivit känt genom D1, och
- uppfinningen saknar uppfinningshöjd med hänsyn till någon av dessa två patentskrifter samt D2.

Den första grunden – patentkraven saknar stöd i grundhandlingen

Invändaren har vid den muntliga förhandlingen anfört att det inte finns något uppenbart eller otvetydigt stöd i grundhandlingen för uttrycket ”separat styrtgång”.

Den andra grunden - D3 är nyhetsskadlig

I D3 spalt 7, rad 30 till spalt 8, rad 20, står tydligt angivet att de separata enheterna kan aktiveras/deaktiveras från ett antal utgångar i kombinationsinstrumentet. I kolumn 8, rad 2, anges att man kan ”enable or disable front or rear washers”. Det aktuella patentets sista särdrag, ”integrerad i kombinationsinstrumentet”, framgår också av D3, där det sägs att interfacen kan ses som styrtgångar och att dessa är interna/integrerade. Det finns inga särdrag som är nya i förhållande till vad som blivit känt genom D3. Motsvarande resonemang kan föras såväl gentemot patentkrav nr 8 som övriga patentkrav.

Den tredje grunden – D1 är nyhetsskadlig

Ingressen till patentkrav nr 1 är känd genom D1. I kolumn 4, rad 19-26, anges att olika tillbehör kan styras. Vidare hänvisas till kolumn 3, rad 55-56. Förevarande uppfinning saknar mot bakgrund därav nyhet.

I PRV har invändaren därutöver anfört att D1 visar ett kombinationsinstrument (16) för fordon, innefattande medel för att ge meddelanden och ta emot meddelanden från en operatör, ett menysystem (se spalt 4, rad 19-26) samt en databuss (21) för kommunikation med i fordonet befintliga styrenheter. Kombinationsinstrumentet kan innefatta en separat styrutgång som är integrerad i kombinationsinstrumentet, för att aktivera en separat enhet (se spalt 2, rad 45-48).

Invändaren har också gjort gällande att uppfinningarna enligt patentkraven 11 och 12 saknar nyhet.

Den fjärde grunden – uppfinningen saknar uppfinningshöjd

Det är helt uppenbart för fackmannen att uppfinningshöjd saknas i förhållande till var och en av D3 och D1 i kombination med den ingivna funktionsbeskrivningen för Scantias utrustning för parkeringsvärmare D2. Scantias utrustning kan läggas till som en separat enhet vilken kan styras från kombinationsinstrumenten i D3 och D1. Det uppstår ingen överraskande effekt av denna kombination utan faller sig helt naturligt för fackmannen och ger ingen extra fördel. Detta gäller såväl patentkrav nr 1 och 8 som underkraven.

När det gäller förekomsten av en separat styrutgång framgår det genom D1 spalt 2, rad 45-48 att en eller flera separata enheter, exempelvis ett audiosystem eller navigationssystem, kan integreras i kombinationsinstrumentet, dvs. radiofunktionen ingår i kombinationsinstrumentet. Det skulle även kunna gälla något av de andra tillbehören klimatstyrning eller speglar, klocka, belysningen mm. I D1 anges en rad exempel på separata enheter (se spalt 2, rad 28-35). Det är uppenbart för fackmannen att radio, klimatanläggning och speglar innefattar minst en separat utgång för aktivering av högtalare samt

diverse ställdon och lampor, dvs. det integrerade kombinationsinstrumentet innefattar minst en separat utgång.

Patenthavaren

Patentkraven har stöd i grundhandlingen

Patenthavaren har gjort gällande att det finns stöd i grundhandlingen för uttrycket "separat styrutgång", och har anfört att patentkravets 1 ingress anger att kombinationsinstrumentet innefattar "en databuss för kommunikation med i fordonet befintliga styrenheter". Exempelvis framgår det klart av Fig.1 (och Fig. 2) att databuss-linjen mellan kontrollenheten (box 4) och styrenheten (box 9) samt själva boxen 9 bara är en symbolisk presentation av ett databuss-system med en databuss samt ett flertal anknutna styrenheter (se även sida 7, rad 27-28), att parkeringsvärmaren 5 inte är ansluten till detta databuss-system utan är direkt ansluten till kontrollenhet 4 via en ytterligare (separat) styrutgång 8 som inte är ansluten till databuss-systemet. Detta symboliseras/förtydligas också genom den horisontella linjen i kontrollenheten 4 som separerar den separata utgången 8 från resten av kontrollenheten 4, bl.a. från den del av kontrollenheten 4 som är ansluten till databuss-systemet.

Patenthavaren har vidare anfört att skillnader mellan styrning via databuss och den styrning som sker via separat styrutgång framgår genom jämförelsen mellan Fig. 1 och Fig. 2 samt mellan tillhörande delar av patenttexten. Således anges det på sidan 8, raderna 10 och 11 att "Kontrollenheten 4 är utökad med en styrutgång 8 som direkt styr parkeringsvärmaren 5".

Den kännetecknande delen av det ursprungliga kravet 1 (grundhandlingen) formulerade detta på så sätt "att kombinationsinstrumentet 1 innefattar styrmedel 4 för att aktivera och/eller deaktivera åtminstone en separat enhet 5". I enbart förtydligande syfte ändrades den kännetecknande delen av kravet 1 till att formulera detta på följande sätt: "att kombinationsinstrumentet 1 innefattar åtminstone en separat styrutgång 8 för att direkt aktivera och/eller deaktivera åtminstone en

separat enhet 5 och att nämnda styruväg 8 är integrerad i kommunikationsinstrumentet".

Det är enligt patenthavarens mening uppenbart att kontrollenheten 4, skilt från databusskommunikationsdelen, är utökad med en separat styruväg 8 som möjliggör direkt styrning av den separata enheten 5. Således innefattar denna styrning styraktiviteter för aktivering och/eller deaktivering av åtminstone en separat enhet via en direkt styruväg 8 till den separata enheten 5.

I den kännetecknande delen av det ursprungliga kravet 1 samt på sidan 3, rad 32-34, anges att kombinationsinstrument (1) innefattar styrmedel (4) för att aktivera och/eller deaktivera åtminstone en separat enhet (5). På sidan 4, rad 8-13 anges, att genom denna utformning av det uppfinningsenliga kombinationsinstrumentet är det möjligt att med hjälp av kombinationsinstrument slå på och av en separat enhet, t.ex. en tillsatsvärmare och att fördelen med detta är att det går att styra en tillsatsvärmare utan en särskild separat styrenhet. På detta sätt blir det klart för fackmannen att kontrollenheten styr parkeringsvärmaren direkt och att styrningen innefattar aktivering/deaktiveringen av parkeringsvärmaren och att således styruvägen 8 direkt aktiverar och/eller deaktiverar den separata enheten såsom sagts i det nuvarande kravet 1. Med andra ord har detta särdrag fullt stöd i grundhandlingen.

Uppfinningen är ny och har uppfinningshöjd

Uppfinningen enligt patentkravet 1 är ny.

Beträffande D1 ska understrykas att det i skriften visade systemet är baserat på en databuss för kommunikation mellan ingående enheter. Detta betonas särskilt i t.ex. kol. 3, rad. 2 - 4; kol. 3, rad. 23 - 26; kol. 3, rad. 61 - 63 och i Fig. 3. Här framgår tydligt att samtliga tillbehör kommunicerar med display/styrenheten 16 via en databuss 21 och inte via någon separat utgång skild från databussen 21. Tillbehören kan därför inte anses vara separata enheter som styrs av display/styrenheten 16 med hjälp av separata styruvägar.

Av texten i kol. 2, rad 45-48 i D1 framgår endast att display/styrenheten 16 kan integreras i ett annat tillbehör, t.ex. i ett navigationsinstrument eller i ett audiosystem. Utöver detta framgår inte hur denna integration ska utföras och vilka följder detta skulle få för styrningen av olika tillbehör. Av texten kan således inte dras några mer långtgående slutsatser än att det är fråga om en form av integration. Texten ger inte på något sätt stöd för att display/styrenheten 16 skulle kommunicera med olika tillbehör genom andra kanaler än databussen 21.

I PRV har patenthavaren anført att D1 visar en display/styrenhet 16 för fordon, innefattande medel för att ge meddelanden till och ta emot meddelanden från en operatör, ett menysystem samt en databuss 21 för kommunikation med i fordonet befintliga styrenheter. Fackmannen vet att display/styrenhet 16 inte är ett kombinationsinstrument och inte heller naturligt kan likställas med ett kombinationsinstrument.

Syftet med uppfinningen är att integrera en funktion, styrning av parkeringsvärmare, i ett kombinationsinstrument. För att möjliggöra en användbar parkeringsvärmarefunktion så krävs ett kombinationsinstrument som, till skillnad från t.ex. display/styrenhet 16, innefattar ett viloläge, i vilket instrumentet ställs då tändningen stängs av. Syftet med detta viloläge är att spara ström, samtidigt som en viss basfunktionalitet upprätthålles. Så stängs t.ex. displaymodulen och de flesta ut och ingångar av. Färdskrivaren, som antingen kan sitta i kombinationsinstrumentet eller numera vara en separat enhet, är däremot strömsatt. Uppfinningen har utgått från insikten om att ett kombinationsinstrument, som innefattar ett viloläge, är lämpligt att kombinera med en styrfunktion som måste vara aktiv då tändningen är avstängd. På sid. 8, rad 7 - 23 och på sid. 12, rad 7 - 9 framgår det att ett syfte med uppfinningen är att kunna programmera både tidpunkt och datum för ett tillslag, vilket innebär att det måste gå att aktivera enheten även då tändningen varit avstängd en längre tid.

D1 visar inte att display/styrenheten 16 kan innefatta en separat, integrerad styrutgång, för att aktivera en separat enhet. Spalt 2, rad 45 - 48 visar endast att en central display/styrenhet 16 kan integreras med ett eller flera tillbehör, såsom ett navigationssystem 23 eller en ljud-

anläggning 22. Det i D1 visade systemet är baserat på en databuss för kommunikation mellan de ingående enheterna. Tillbehören kan inte anses vara separata enheter som styrs med separata styrutgångar.

Uppfinningen enligt patentkravet 1 skiljer sig väsentligt från D1 och D2.

Informationsenheten i D 1 är uppbyggd med en databuss, där all kommunikation med andra enheter och tillbehör sker. Även om det inte explicit framgår, är informationsenheten av den typ som stängs av med tändningsnyckeln, antingen då tändningen stängs av eller då nyckeln tas ur tändningslåset. Detta innebär att informationsenheten och databussen är avstängda då fordonet är avstängt. Detta framgår t.ex. genom att alla i D 1 nämnda tillbehör är sådana som används då fordonet är igång och alla kommandon för att styra tillbehören (se tabellen i spalt 5) är avsedda att styra tillbehör då fordonet är igång. D1 nämner inget om att styra tillbehör då fordonet är avstängt.

Uppfinningen enligt patentkravet 1 skiljer sig från D1, dels genom att enheten i fråga är ett kombinationsinstrument, dels genom att det uppfinningsenliga kombinationsinstrumentet innefattar en separat, integrerad styrutgång för att aktivera en separat enhet.

Det objektiva problemet, utgående från D1, kan således formuleras som ett alternativt sätt att med ett kombinationsinstrument styra en separat enhet. Fackmannen, ställd inför det objektiva problemet, får ingen hänvisning från D1 eller D2 som leder honom till att kombinera lärorna från respektive dokument och att dessutom integrera en lösning i ett kombinationsinstrument. Tvärtom leds fackmannen ifrån en sådan kombination, eftersom det inte är närliggande för fackmannen att kombinera en enhet enligt D1 som kommunicerar med och styr alla tillbehör via en databuss, med en enhet enligt D2 som är fristående och avsedd för endast ett tillbehör. Även det faktum att enheten från D1, som stängs av med tändningen, och enheten från D2 som är fristående just för att fungera då tändningen är avstängd, leder fackmannen från en kombination av D1 med D2. I det fall fackmannen ändå skulle kombinera D1 med D2 skulle han ändå inte komma i närheten av en lösning liknande den som uppfinningen visar.

Den enda läran fackmannen får från D1 är att tillbehör, även enkla tillbehör med endast en på/av-funktion som t.ex. lampor eller eluppvärmd bakruta, ska styras via en databuss, vilket möjligen skulle kunna resultera i en styrenhet för en parkeringsvärmare som kan programmeras via en databuss. Eftersom fackmannen vill att parkeringsvärmaren ska kunna startas även då fordonet är avstängt, så skulle han inte överväga att koppla parkeringsvärmaren direkt till databussen.

På motsvarande sätt hävdar patenthavaren att uppfinningen enligt patentkravet 8 är ny och har uppfinningshöjd.

DOMSKÅL

Frågan om patentet omfattar något som inte framgick av ansökan när den gjordes.

I patentkravet 1 anges att kombinationsinstrumentet innefattar åtminstone en separat styrtgång. Patenthavaren har lagt vikt vid att styrtgången är separat i sin argumentation för att uppfinningen är ny i förhållande till det som är känt genom D1 och för uppfinningshöjd. Förekomsten av en separat styrtgång för att direkt aktivera den separata enheten skulle medföra möjlighet till ett viloläge, i vilket instrumentet ställs då tändningen stängs.

Till stöd för att patentkraven i denna del har stöd i grundhandlingarna har patenthavaren särskilt hänvisat till uppgiften i den ursprungliga beskrivningen sid. 8, rad 10-11 "Kontrollenheten 4 är utökad med en styrtgång 8 som direkt styr parkeringsvärmaren 5". Vidare har patenthavaren hänvisat till att parkeringsvärmaren inte är ansluten till kombinationsinstrumentets databussystem utan är direkt ansluten till kontrollenheten via en separat styrtgång som inte är ansluten till databuss-systemet, vilket symboliseras/förtydligas genom en horisontell linje i Fig. 2 som separerar den separata utgången från resten av kontrollenheten.

Enligt 25 § 3 patentlagen ska ett patent upphävas om det omfattar något som inte framgick av ansökan när den gjordes. Bestämmelsen har för en patentansökan motsvarighet i 13 § och för patents ogiltighet i 52 § 3 patentlagen.

Ingivningsdagen för en ansökan om patent, eller i förekommande fall prioritetsdagen, är avgörande för bedömning av den angivna uppfinningens patenterbarhet. Kravet på motsvarighet i ansökan på ingivningsdagen är därför ett centralt villkor för erhållande av den ensamrätt som ett patent medför.

Enligt praxis kan, utöver uttrycklig motsvarighet, också beaktas sådant som implicit framgick av ansökan när den gjordes, liksom sådant som klart, otvetydigt och för fackmannen härledningsbart framgick av ritningarna och inte stod i strid med andra delar av beskrivningen, jfr EPO:s besvärskamrars avgöranden T 860/00 och T 169/83.

Frågan i målet är om uttrycket "separat styrutgång" framgick av ansökan när den gjordes. Någon uttrycklig motsvarighet kan inte återfinnas i ansökan på ingivningsdagen. Meningen "Kontrollenheten 4 är utökad med en styrutgång 8 som direkt styr parkeringsvärmaren 5" innebär att det utöver styrutgångar som styr exempelvis lampor eller vindrutetorkare (se beskrivningen sid. 1) finns en ytterligare styrutgång för den separata enheten och att denna styrs direkt. Att styrutgången skulle vara separat framgår inte. Jämför härvid uppgiften att menysystemet 6 är utökat med en parkeringsvärmarmeny 7, som uppenbarligen innebär att menyn 7 är en del av menysystemet och inte en separat meny.

Vad ordet "direkt" innebär kan inte utläsas ur ansökan, och det kan inte anses framgå därav att styrutgången är separat. Den kan sålunda även vara en del av en bussutgång. Av Fig. 2 med tillhörande beskrivningstext framgår att styrutgången är den med 8 betecknade delen. Den horisontella linjen i kontrollenheten 4 är över huvud taget inte beskriven och fackmannen kan inte anses dra någon klar och otvetydig slutsats om vad förekomsten av linjen innebär för styrutgången, och speciellt inte att den inte är ansluten till databuss-systemet. Mot

denna bakgrund kan uttrycket "separat styrtgång" inte anses ha framgått av ansökan när den gjordes. Patentet ska därför upphävas.

ANVISNING FÖR ÖVERKLAGANDE, se bilaga 2 (Formulär A)

I avgörandet har deltagit patenträttsråden Rune Näsman, ordförande och referent, Jeanette Bäckvall och Yvonne Siösteen. Enhälligt.