



# PATENTBESVÄRSRÄTTENS DOM

meddelad i Stockholm den 9 juli 2010

## **PARTER**

### **Klagande**

Volvo Lastvagnar AB

405 08 Göteborg

Ombud: Tommy Eriksson

Volvo Technology Corporation, Avd. 6820, M1.7., 405 08 Göteborg

### **Motpart**

Scania CV AB

151 87 Södertälje

Ombud: Christer Falk

Scania Patents, 151 87 Södertälje

## **SAKEN**

Upphävande av patent på system för anslutning av påbyggnader till ett lastfordon och anordning ingående i systemet

## **ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE**

Patent och registreringsverkets (PRV) beslut den 6 december 2006 angående patent nr 0302013-8, se bilaga 1

## **DOMSLUT**

Patentbesvärsrätten avslår överklagandet.

## REDOGÖRELSE FÖR SAKEN

Volvo Lastvagnar AB (Volvo) beviljades den 1 mars 2005 patent på ”System för anslutning av påbyggnader till ett lastfordon och anordning ingående i systemet”. Sedan Scania CV AB (Scania) invänt mot patentet upphävde PRV patentet den 6 december 2006. Verket fann i sitt beslut att uppfinningen såsom den definierades i patentkraven 1 och 3 saknade nyhet i förhållande till anförd känd teknik.

Invändaren har i målet hänvisat till följande dokument:

D1: US 4,969,690,

D2: Utdrag ur Scantias verkstadshandbok nr. 4 (3020-4) publicerad 1986,

D3: Förtydligande vy av vändskivans infästning till hjälpramarna i D2 ur ej daterad verkstandshandbok från Scania.

### *Uppfinningen*

Av patentets beskrivning framgår bl.a. följande om uppfinningen och dess bakgrund.

Uppfinning avser ett system och en anordning för anslutning av en påbyggnad till ett lastfordon. För anslutning av påbyggnader har utnyttjats den övre flänsen av de längsgående rambalkarna i ett lastfordons chassi. Detta innebär att den övre flänsen måste vara fri och anpassad för sådan anslutning och kan ej utnyttjas för anslutning av annan utrustning som tillhör lastfordonet. Vidare måste såväl rambalkars fästnanordningar som påbyggnaden anpassas och skräddarsys till varandra i varje särskilt fall, vilket ställer krav på detaljplanering på respektive håll under såväl utvecklingen av nya lastfordon som utvecklingen av nya påbyggnader. Vid påbyggnader förekommer ofta svetsning vilket ger försämrat korrosionsskydd och dålig flexibilitet.

Ändamålet med föreliggande uppfinning är att framtaga ett system och en anordning som möjliggör en större frihet och flexibilitet vid konstruktion och produktion av såväl lastfordon som påbyggnader till dessa.

Ett annat ändamål är att möjliggöra en optimering av fordonsramens hållfasthet i förhållande till vikt och kostnader, oberoende av påbyggnaders anslutningspunkter.

### *Yrkanden*

Volvo har i Patentbesvärslätten yrkat att patentet ska upprätthållas i första hand med en patentkravsuppsättning märkt Bilaga 1 och i andra hand med en patentkravsuppsättning märkt Bilaga 2 båda inkomna den 6 februari 2007.

Uppfinningen definieras i de självständiga patentkraven 1 och 2 enligt förstahandsyrkandet på följande sätt.

1. System för anslutning av flera typer av påbyggnader till ett lastfordon, försett med en chassiram innefattande längsgående huvudbalkar (4, 5), var och en försedd med åtminstone en i höjdlid sig sträckande balkdel (12) med sidoytor (21), varvid systemet innefattar dels till chassiramen hörande anslutningsorgan (17, 18), anbragta på varje huvudbalk, och dels till påbyggnaden (11) hörande anslutningsorgan (30), varvid chassiramens anslutningsorgan utgöres av åtminstone en med varje huvudbalk (4, 5) medelst fästelement fast förbunden, längsgående anslutningsprofil (17, 18), vilken uppvisar en längsgående, stående fästdel (19), medelst vilken anslutningsprofilen är fast förbunden med respektive huvudbalks ena sidoyta (21), **kännetecknat därav**, att anslutningsprofilen (17, 18) uppvisar en längsgående, liggande anslutningsdel (20) med en uppåt eller nedåt vänd anslutningsyta (22), försedd med åtminstone en rad av anslutningsmedel, av vilka för varje typ av påbyggnad utvalda medel utnyttjas för anslutning av påbyggnaden till lastfordonet, varvid anslutningsprofilerna och deras anslutningsmedel givits för systemet särskilt valda positioner och varvid påbyggnadens anslutningsorgan (30) givits motsvarande, för systemet särskilt valda positioner.

2. Anordning för anslutning av flera typer av påbyggnader till ett lastfordon, försett med en chassiram innefattande två längsgående huvudbalkar (4, 5), var och en försedd med åtminstone en i höjdlid sig sträckande balkdel (12) med sidoytor (21), varvid med varje huvudbalk (4, 5) är medelst fästelement

en längsgående anslutningsprofil (17, 18) fast förbunden, vilken uppvisar en längsgående, stående fästdel (19), medelst vilken anslutningsprofilen är fast förbunden med respektive huvudbalks ena sidoyta (21), och att anslutningsorgan (30) tillhörande påbyggnaden (11) är inrättade att anslutas till huvudbalkarnas (45) anslutningsprofil (17, 18), **kännetecknad därav**, att anslutningsprofilen (17, 18) uppvisar en längsgående, liggande anslutningsdel (20) med en uppåt eller nedåt vänd anslutningsyta (22), försedd med åtminstone en rad av anslutningsmedel, av vilka för varje typ av påbyggnad utvalda medel utnyttjas för anslutning av påbyggnaden till lastfordonet.

I motsvarande patentkrav enligt andrahandsyrkandet har bestämmningen ”anslutningsmedel” ersatts av bestämmningen ”anslutningshål”.

Scania har bestritt ändring.

#### *Grunder*

Till grund för sin talan har Volvo anfört att uppfinningen har nyhet och uppfinningshöjd.

Scania har till grund för bestridandet vidhållit att uppfinningen inte är ny alternativt saknar uppfinningshöjd. Bolaget har även anfört att skyddsomfånget för patentkraven 1 - 3 enligt bilaga 1 är otillåtet utvidgat i förhållande till det beviljade patentet.

#### *Utveckling av talan*

Volvo har i Patentbesvärsträtten i huvudsak anfört följande.

Uppfinningen avser ett system och en anordning för anslutning av flera olika typer av påbyggnader till ett lastfordon. Hos tidigare kända lastfordon av typen jämnlastare (och tippvagn) är påbyggnaden vanligen anordnad på fordonets båda längsgående rambalkar. För att kunna fästa påbyggnaden i ramen används fästelement, såsom t.ex. bult och mutter. De längsgående balkarna är således anpassade för dessa fästeanordningar. Det kan innebära att balkarna är försedda med en uppsättning hål som utgör en hålbild särskilt anpassad till den aktuella påbyggnaden.

Förutom att olika påbyggnader kräver olika anpassning av de längsgående rambalkarna (och av påbyggnaden), vilket ger en låg flexibilitet, så kan man dessutom i vissa fall tvingas anpassa rambalkarna på ett sätt som är ogynnsamt ur stabilitets- och/eller hållfasthetssynpunkt.

Såsom framgår av det anförda dokumentet D1 så utnyttjar den beskrivna konverteringsanordningen I-balkar 22 som stöd för en påbyggnad 12. Dessa I-balkar 22 som är placerade på ramen har i uppgift att skapa en stödyta som är i nivå med den övre ytan hos en vändskiva 21. (Vändskivan 21 utnyttjas för att ansluta en trailer då fordonet används som dragfordon.) I enlighet med D1 så vilar påbyggnaden 12 på nämnda I-balkar 22, vändskivan 21 och på en chassidel 26 som är belägen bakom vändskivan. Det betyder att höjden på dessa I-balkar måste vara anpassad till vändskivans höjd över rambalkarna 18. Vidare är sedan påbyggnaden säkrad till ramen genom att påbyggnaden är försedd med en kingpin 25 som anslutes till vändskivan 21, d.v.s. samma medel som används för att ansluta en trailer används för att ansluta en påbyggnad. I ett fördelaktigt utförande används även främre och bakre låsmedel 36, 38 för att ytterligare säkra påbyggnaden vid ramen. Se exempelvis kolumn 2, rader 14-25, i D1.

I-balkarna 22 är inte försedda med åtminstone en rad av anslutningsmedel, såsom hål eller fästelement, för anslutning av en påbyggnad till fordonet.

Det uppfinningsenliga systemet och den uppfinningsenliga anordningen innefattar däremot anslutningsprofiler 17, 18 som har åtminstone en rad med anslutningsmedel, såsom hål, för anslutning av en påbyggnad till fordonet.

Således uppvisar nuvarande oberoende patentkrav 1 och 2 nyhet över den anförda tekniken beskriven i D1.

Såsom också är beskrivet i föreliggande ansökan så avser uppfinningen i första hand att lösa problemet med att lastfordonets rambalkar, och påbyggnaden i sig, måste anpassas och skräddarsys i varje särskilt fall för olika påbyggnader som önskas anordnas på ett lastfordons grundkonstruktion.

PRV har gjort bedömningen att dokument D1 utgör den mest närliggande kända tekniken. Anordningen enligt D1 och föreliggande uppfinning har visserligen vissa gemensamma särdrag, men anordningen enligt D1 har en annan utgångspunkt och ett annat syfte. Från D1 är en anordning för konvertering av ett dragfordon med vändskiva till ett lastfordon med flak tidigare känd. D1 beskriver inte ett system för att på ett flexibelt sätt kunna förse en grundkonstruktion av ett lastfordon med önskad typ av påbyggnad.

Det ovannämnda grundläggande problemet uppträder inte hos fordonet enligt D1 eftersom utgångspunkten i D1 är ett färdigt dragfordon försett med en vändskiva för tillkoppling av en trailer. Med andra ord var utgångspunkten för konstruktionen beskriven i D1 inte en grundkonstruktion för jämnlastare med infästning av en påbyggnad i rambalkarna utan istället var utgångspunkten ett dragfordon försett med en vändskiva, vilket dragfordon skulle konverteras till att mottaga en särskild påbyggnad. I sådant fall kan såsom beskrivet i D1 den redan befintliga vändskivan utnyttjas för att fastgöra påbyggnaden vid fordonet.

Med utgångspunkt från D1 som närmast liggande teknik är därför det objektiva problemet att tillhandahålla ett alternativt system för anslutning av påbyggnader vilket system inte kräver specialanpassade rambalkar hos lastfordon, och särskilt ett system som fungerar för lastfordon som saknar vändskiva.

Det objektiva problemet löses enligt uppfinningen genom tillhandahållande av ett system enligt patentkrav 1 och en anordning enligt patentkrav 2.

Genom att på de längsgående rambalkarna anordna längsgående anslutningsprofiler som är försedda med en rad anslutningsmedel, såsom hål eller fästelement, för att ansluta en påbyggnad erhålles ett nytt gränssnitt mellan lastfordonets grundkonstruktion och påbyggnaden. Det innebär i sin tur att rambalkarna kan utformas och utnyttjas mer oberoende av den aktuella påbyggnaden. Anslutningsprofilerna kan om så önskas sammanbindas med rambalkarna på ett och samma sätt för olika påbyggnader medan anslutningsmedlen, t.ex. en hålbild, i anslutnings-

profilerna möjliggör fastsättning av olika påbyggnader. Det behövs inte heller någon annan fastsättningsutrustning, såsom vändskiva/kingpin, för att säkra påbyggnaden. Det uppfinningsenliga systemet ger en högre flexibilitet än ett system som är beroende av att förbinda påbyggnaden med lastfordonet via en i påbyggnaden anordnad kingpin. Vidare torde det uppfinningsenliga systemet innebära en reducerad vikt och lägre kostnader i jämförelse med tekniken enligt D1.

I D1 finns det inte någonstans beskrivet att I-balkarna 22 skulle anordnas för att skapa ett nytt gränssnitt mot en påbyggnad i syfte att skapa ett flexibelt system för olika typer av påbyggnader och därigenom undvika en ogynnsam anpassning av rambalkarna och/eller påbyggnaden för varje enskild påbyggnadstyp. Det finns inte beskrivet att I-balkarna ska förses med hål för fastelement eller med fastelement för fastsättning av en påbyggnad.

Det kan således konstateras att varken det grundläggande problemet eller det objektiva problemet finns omnämnt i D1 och inte heller finns den uppfinningsenliga lösningen till det objektiva problemet föreslagen. Istället pekar D1 i riktning bort från uppfinningen eftersom D1 uttryckligen anger att en vändskiva och en motsvarande kingpin hos påbyggnaden ska användas för ansluta en påbyggnad och bära upp påbyggnaden. Det framgår tydligt från D1 att användning av en vändskiva och en kingpin anses helt nödvändigt för att kunna säkra påbyggnaden vid fordonsramen. En sådan lösning är emellertid inte tillfredsställande då man önskar förbättra flexibiliteten hos en grundkonstruktion för jämnlastare som saknar vändskiva. Ett införande av kingpin/vändskiva hos ett sådant fordon skulle snarare ge en mindre flexibilitet och en dyrare lösning än individuell anpassning av rambalkarna och/eller påbyggnaden.

Sammanfattningsvis kan sägas att uppfinningen tillhandahåller en flexibel och mångsidig systemlösning för ett flertal påbyggnadstyper hos ett lastfordon medan dokument D1 däremot avser en konverteringsanordning för att hos ett specifikt dragfordon möjliggöra byte mellan en trailer och en påbyggnadsenhet som är försedd med en kingpin anordnad i en förbestämmd position.

Uppfinningen kan i efterhand tyckas enkel i det att den i viss mån är en förenkling av konstruktionen beskriven i D1. Det är dock väl dokumenterat från beslut vid Europapatentverket att en betydande förenkling kan utgöra en lösning som kan visa erforderlig uppfinningshöjd. Vi vill således bestämt hävda att PRV:s bedömning att den uppfinningsenliga lösningen skulle vara endast en fackmannamässig åtgärd är en efterhandskonstruktion. Uppfinningens genialitet ligger just i det faktum att den tillhandahåller ett förhållandevis enkelt system för att lösa ett betydande problem.

Volvo har vidare anfört följande. Det material som motparten anför i form av utdrag från en verkstadshandbok kan inte ligga till grund för en bedömning av uppfinningens patenterbarhet. Detta gäller åtminstone dokument D3 för vilket dokument det inte finns något publiceringsdatum fastställt. Vidare finns det inte visat någon som helst relation mellan dokumenten D2 och D3.

För övrigt kan konstateras att invändaren har omnämnt "vändskiva" som en "påbyggnadsenhet". Det torde dock vara allmänt vedertaget och väl känt för en fackman på området att en vändskiva inte utgör en påbyggnad av det slag som beskrivs i föreliggande ansökan.

Från D2 framgår inte att det skulle finnas några hål i en anslutningsdel med en uppåtvänd yta såsom invändaren påstår. Det finns således inte något i D2 som skulle visa att "anslutningshålen har givits särskilt valda positioner i anslutningsytan och påbyggnadens anslutningsorgan har givits motsvarande särskilt utvalda positioner för att påbyggnaden ska kunna fästas till anslutningsprofilerna" såsom invändaren påstår.

Det kan konstateras att D1 uttryckligen beskriver hur en vändskiva (som normalt används för tillkoppling av en trailer) kan användas för att ansluta en påbyggnad. Det förefaller helt orimligt att en fackman som studerar D1 skulle frångå denna grundläggande princip som D1 lär ut och istället börja leta efter andra typer av gränssnittslösningar mellan fordon och påbyggnad, och i detta sammanhang studera hur själva vändskivan kan anslutas till fordonsramen för att där hitta en lösning som skulle kunna användas för att ansluta olika typer av påbyggnader till fordonsramen utan användning av en vändskiva.



Vi vill också igen påpeka att lösningen enligt D1 inte erbjuder en systemlösning för ett flertal olika påbyggnadstyper hos lastfordon. För olika typer av dragfordon och trailer kommer nämligen placeringen av vändskivan att vara olika (jmf exempelvis 2- och 3-axliga fordon) varför påbyggnaden i sådant fall måste specialanpassas för varje fordonstyp och aktuell vändskiveplacering.

Scania har i Patentbesvärsträtten i huvudsak anfört följande.

- 1) Uppfinningen enligt vardera av bilagda patentkravsuppsättningar är inte ny.
- 2) Uppfinningen enligt vardera av bilagda patentkravsuppsättningar skiljer sig inte väsentligt från det som var känt före dagen för patentansökningens inlämnande, d v s innan 2003-07-08.

Införandet i kraven 1-3 av termen "anslutningsmedel" i ny kravuppsättning enligt Bilaga 1 istället för den ursprungliga termen "anslutningshål" anses utgöra en otillåten utvidgning av begärt skyddsomfång relativt det beviljade patentets och förstahandsyrkandet bör därför avvisas.

#### *Patentkrav 1 och 2 (Bilaga 1)*

D1 anger en anordning 44 (även 22) för anslutning av en påbyggnad till ett lastfordon och är inriktad mot att lösa problemet att medge flexibelt växlande mellan olika typer av påbyggnader (se kolumn 2, rad 6-7, kolumn 3, rad 8-11 och kolumn 7, rad 2-4, där det tydliggörs att flera olika typer av påbyggnader, särskilt lastbärande, kan anslutas) utan behovet av ytterligare anpassning av chassirambalkarna 18. Anordningen 44 (även 22) innefattar för detta syfte i chassibalkarnas 18 längdriktning sig sträckande anslutningsprofiler 44a, 44b (även 22a, 22b) med stående fästdelar 56, som samverkar med fästelement för att fästa anordningen i chassibalkarnas 18 sidoytor. Till påbyggnaden 40 hörande anslutningsorgan 48 är inrättade att lastas till chassibalkarna 18 anslutningsprofil 44b (se exempelvis figur 9). Anslutningsprofilen uppvisar även en längsgående liggande anslutningsdel med en uppåt vänd anslutningsyta (fig. 9) försedd med åtminstone en rad av anslutningsmedel 52, 72, 74 (även 30), av vilka för varje typ av påbyggnad utvalda medel 52, 72, 74 (30) utnyttjas för anslutning av påbyggnaden till lastfordonet (se kolumn

6, rad 28-33 samt rad 51-56) varvid anslutningsprofilerna och deras anslutningsmedel 52, 72, 74 (30) givits för anordningen särskilt valda positioner och påbyggnadens 40 anslutningsorgan 48 givits motsvarande för systemet valda positioner.

Således är samtliga särdrag från patentkrav 1 och 2 enligt Bilaga 1 förut kända via D1.

*Patentkrav 1 och 2 (Bilaga 2)*

Att använda anslutningsmedel i form av anslutningshål, såsom definieras i kraven 1-3 enligt Bilaga 2, är förut känt genom D2 (D3) för motsvarande ändamål nämligen att medelst en hjälpram/anslutningsprofil, fungerande som ett nytt gränssnitt mellan fordonet och påbyggnaden, anordna en påbyggnadsanordning i form av en vändskiva till chassiramen. Chassiramens huvudbalkar har anslutningsorgan som utgörs av en med varje huvudbalk medelst fästelement fast förbunden längsgående anslutningsprofil vilken uppvisar en längsgående stående fästdel medelst vilken anslutningsprofilen är fast förbunden med respektive huvudbalks ena sidoyta. Respektive anslutningsprofil uppvisar i sin tur en längsgående liggande anslutningsdel med en uppåt vänd yta försedd med en rad av anslutningshål. Anslutningshålen har givits särskilt valda positioner i anslutningsytan och påbyggnadens anslutningsorgan har givits motsvarande särskilt valda positioner för att påbyggnaden ska kunna lastas till anslutningsprofilerna (se figurerna).

Således är samtliga särdrag från patentkrav 1 och 2 enligt Bilaga 1 och 2 förut kända via D2 (D3).

Även om anordningen och systemet enligt krav 1 och 2 av Bilaga 2 mot förmodan skulle anses uppvisa nyhet, så saknas åtminstone uppfinningshöjd för dessa gentemot känd teknik. En fackman skulle med utgångspunkt från D1 som närmast liggande teknik och ställd inför problemet att hitta ett alternativt sätt att ansluta en påbyggnad till chassiramen vända sig till D2 (D3), tillhörande samma tekniska område nämligen lastbils-påbyggnader anordnade på hjälpramar, för ledning till att istället för anslutningsmedel i form av hakar anordna anslutningshål med särskilt valda positioner i anslutningsprofilernas respektive ovansidor och anordna påbyggnadens anslutningsorgan med motsvarande positioner och skulle

således utan någon som helst innovativ verksamhet nå anordningen och systemet enligt krav 1 och 2 av Bilaga 2.

Anordningen och systemet enligt patentkrav 1 och 2 av Bilaga 2 saknar därför uppfinningshöjd gentemot D1 i ljuset av D2 (D3).

## DOMSKÄL

När det gäller *förstahandsyrkandet* finner Patentbesvärslätten att bestämmelsen ”anslutningsmedel” som i detta yrkande ersatt den ursprungliga bestämmelsen ”anslutningshål” är mer generell än den sistnämnda. Detta medför att skyddsomfånget för de självständiga patentkraven 1 och 2 enligt förstahandsyrkandet har utvidgats i förhållande till det beviljade patentet i strid med 20 § patentlagen. Redan av detta skäl föreligger hinder för bifall till förstahandsyrkandet.

Vad sedan gäller *andrahandsyrkandet* konstaterar Patentbesvärslätten att inget av de anförda dokumenten beskriver ett system eller anordning för anslutning av flera typer av påbyggnader till ett lastfordon som uppvisar samtliga särdrag i de självständiga patentkraven 1 och 2. Uppfinningen enligt andrahandsyrkandet är således ny.

Dokument D2 visar en anordning för anslutning av en påbyggnad, i form av en vändskiva, till en dragbils chassiram. Anordningen innefattar längsgående fästvinklar, profiler, vilka har en uppåt vänd anslutningsyta.

Patenthavaren har hävdat att vändskivor inte utgör en påbyggnad av det slag som beskrivs i patentet och som det får förstås menat att fackmannen därför inte skulle utnyttja tekniken enligt D2 vid aktuella påbyggnader. Uppfinningen enligt patentkraven 1 och 2 avser system och anordning för anslutning av flera typer av påbyggnader till ett lastfordon utan någon begränsning eller anpassning till enbart vissa typer av påbyggnader. Visserligen kan en vändskiva uppfattas som en speciell typ av påbyggnad men det förhållandet kan inte anses vara sådant att fackmannen skulle avstå från att utnyttja känd anslutningsteknik för vändskivor även vid anslutning av annan påbyggnad. Inte heller det förhållandet att D2 avser anslutning av en påbyggnad till en dragbils chassiram kan anses innebära att fackmannen skulle bortse från denna teknik vid anslutning till ett

lastfordons chassiram då uppbyggnaden av dessa båda fordonstyper åtminstone vad avser chassiramen i hög grad är lika.

Uppfinningen såsom den definieras i patentkravet 1 skiljer sig från vad som explicit framgår av D2 dels genom att anslutningsprofilerna är försedda med en rad anslutningshål varvid utvalda anslutningshål utnyttjas för varje typ av påbyggnad, dels att anslutningsprofilerna och deras anslutningshål och påbyggnadens anslutningsorgan givits för systemet särskilt valda positioner.

Fackmannen får anses stå inför problemt dels att fästa en påbyggnad till anslutningsprofilerna, dels att fästa flera typer av påbyggnader.

Av D2 framgår inte explicit hur vändskivan fästs till fästvinklarna men en möjlighet som direkt står fackmannen till buds är ett skruvförband genom lämpliga fästhål såväl i fästvinklarna som i påbyggnadens anslutningsorgan. Att därtill standardisera anslutningshålens placering för att möjliggöra anslutning av flera typer av påbyggnader och därvid utnyttja utvalda hål för varje påbyggnad får anses falla inom ramen för vad som kan förväntas av fackmannen. Då det av ansökan inte framgår att placeringen av hålen är speciell eller i sig medför någon teknisk effekt utöver förväntad kan vad som anges i patentkravet 1 inte anses skilja sig väsentligen från den kända tekniken.

Motsvarande bedömning gäller uppfinningen såsom den definieras i patentkravet 2.

Överklagandet ska således avslås.

**ANVISNING FÖR ÖVERKLAGANDE**, se bilaga 2 (Formulär A)

---

I avgörandet har deltagit patenträttsråden Per Carlsson, ordförande, Håkan Sandh, referent, och Yvonne Siösteen. Enhälligt.