



PATENTBESVÄRSRÄTTENS DOM

meddelad i Stockholm den 26 oktober 2010

Klagande

Volvo Lastvagnar AB

405 08 Göteborg

Ombud: Tommy Eriksson

Volvo Technology Corporation

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

SAKEN

Patent på ”Höjddregleringssystem för ett fordon”

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Patent- och registreringsverkets (PRV) beslut den 19 september 2007
angående p.ans. 0501432-9, se bilaga 1

DOMSLUT

Patentbesvärsrätten avslår överklagandet.

EE

Postadress
Box 24160
104 51 Stockholm

Besöksadress
Karlavägen 108

Telefon
08-783 38 50

Fax
08-783 76 37

Org.nr
202100-3971

REDOGÖRELSE FÖR SAKEN

Volvo Lastvagnar AB (Volvo) ansökte den 17 juni 2005 om patent på ”Höjdregeringssystem för ett fordon”.

Uppfinningen

Patentansökans beskrivning innehåller bl.a. följande om uppfinningens bakgrund och ändamål.

Föreliggande uppfinning avser ett höjdregeringssystem för fordon med luftfjädringsreglering. Fjädringssystemet hos ett motorfordon med luftfjädring kan i regel användas för att reglera fordonets höjd. Denna möjlighet kan användas för att optimera fordonets köregenskaper i enlighet med de faktiska körförhållandena. Det är t.ex. fördelaktigt att ha ett lägre fordon när man kör på motorvägar än när man kör på ojämna vägar. För ett fordon som levererar varor kommer det dessutom att vara relevant att reglera fordonets höjd och/eller lutningsvinkel till att motsvara olika lastramper vid lastning och lossning av varor.

Höjdregeringen på kända fordon görs med en styrdosa, antingen med trådar eller trådlös. Föraren kommer vanligtvis att stå bredvid fordonet med styrdosan i handen och reglera höjden hos fordonet eller hos en axel eller ett axelpar. På detta sätt kan den korrekta höjden och/eller lutningen hos fordonet enkelt regleras för att passa en lastramp. Fordonet kan ha två områden för reglering, ett med ett stort reglerområde som används för lasthantering vid rangering och ett med ett smalt reglerområde som används vid körning. Fordonets hastighet kan användas för att välja mellan de olika reglerområdena.

Ett problem med en fjärrstyrningsdosa är att den kan gå sönder eller försvinna. En trådlös fjärrstyrningsdosa kan glömmas bort och lämnas kvar när fordonet körs iväg. En fjärrstyrningsdosa med trådar kan bli skadad och på så sätt försättas ur funktion. Den trådlösa fjärrstyrningen är, av säkerhetsskäl, programmerad för att bara fungera med det specifika fordonet, vilket innebär att en utbytesfjärrkontroll kan vara besvärlig att få tag i och installera. En ny trådfjärrkontroll är antagligen lättare att hitta, men kommer fortfarande att kosta tid och pengar att byta ut. - - -

Ett syfte med föreliggande uppfinning är därför att tillhandahålla ett stationärt höjdregeringssystem för ett fordon som är flexibelt, intuitivt och tillförlitligt. Härigenom är det möjligt att reglera höjden hos fordonet till att motsvara höjden hos t.ex. en specifik lastramp, varigenom lastningen och lossningen av fordonet görs så enkel som möjligt.

Föreliggande uppfinning avser i en första aspekt ett system för reglering av chassi-höjd och/eller -lutning hos ett motorfordon som innefattar ett flertal chassihöjdstyckningar, nämnda system innefattande: ett kombinationsinstrument som innefattar en visningsenhet och ett menysystem som definierar ett gränssnitt mellan en operatör och höjdstyckningarna, inmatningsmedel för emottagande av inmatning relaterad till en reglering av chassihöjden och/eller -lutningen från en operatör, varvid nämnda höjdstyckningar är funktionellt anslutna till inmatningsmedlet för att reglera chassihöjden och eller -lutningen som svar på inmatningen tillhandahållen av operatören. - - -

Visningsenheten kan tillhandahålla en visuell indikering av regleringen av åtminstone chassihöjden och/eller -lutningen. Visningsenheten kan dessutom visa information om varje justeringsanordnings läge. Härigenom kan det bli möjligt för systemets operatör, typiskt föraren, att utnyttja kunskap om samband mellan justeringsanordningarna läge och chassits faktiska höjd och/eller lutning. Visningsenheten kan t.ex. vara ett grafiskt användargränssnitt.

PRV avslog ansökan den 19 september 2007 med motiveringen att uppfinningen saknade uppfinningshöjd med hänsyn till känd teknik och hänvisade till följande dokument.

D1: US 2005/0110229 A1,

D2: SE 525 848 C2 och

D3: US 2002/0045977 A1.

Yrkanden

Volvo har i Patentbesvärslätten vidhållit ansökan i första hand med oförändrade patentkrav och i andra hand med patentkrav inkomna den 16 november 2007.

Uppfinningen definieras i de självständiga patentkraven 1 och 9 enligt förstahandsyrkandet enligt följande.

1. Ett system för reglering av chassihöjden och/eller -lutningen hos ett motorfordon som innefattar ett flertal chassihöjjusteringsanordningar (5), varvid systemet är avsett att vara stationärt anordnat inuti fordonet under drift av systemet, varvid

nämnda system innefattar:

- ett kombinationsinstrument (1) som innefattar en visningsenhet (4) med ett meny-system (8) som definierar ett gränssnitt mellan en operatör och höjjusteringsanordningarna,

- ett inmatningsmedel (7) anslutet till visningsenheten via en styrenhet (6) för mottagande av inmatning relaterad till en reglering av chassihöjden och/eller -lutningen från en operatör, varvid inmatningsmedlet är funktionellt anslutet till höjjusteringsanordningarna för att reglera chassihöjden och/eller -lutningen som svar på inmatningen tillhandahållen av operatören.

9. Motorfordon med ett system enligt något av föregående patentkrav.

I patentkraven enligt andrahandsyrkandet har i patentkravet 1 tillagts bestämmelsen ”varvid visningsenheten (4) är anordnad att tillhandahålla

en indikering av den faktiska chassihöjden och/eller -lutningen” medan patentkravet 9 enligt förstahandsyrkandet numrerats om till patentkrav 8.

Grunder

Volvo har till grund för sin talan hållit fast vid att uppfinningen är ny och har uppfinningshöjd.

Utveckling av talan

Till utveckling av sin talan har Volvo i Patentbesvärsrätten i huvudsak anfört följande.

Uppfinningen definierad i patentkrav 1 uppvisar nyhet gentemot den anförda tekniken. Dokument D1, som får anses representera den närmast liggande tekniken, beskriver ett system där en trådlös kontroll dosa eller fjärrkontroll ska användas för att justera chassihöjden hos ett motorfordon. I D1 föreslås att den tidigare kända kabelanslutna kontroll dosan ska ersättas med en trådlös fjärrkontroll.

I avslagsbeslutet framstår det som att fjärrkontrollen i D1 likställs med ett kombinationsinstrument. D1 beskriver överhuvudtaget inte något kombinationsinstrument, och inte under några omständigheter kan en fjärrkontroll sägas vara ett kombinationsinstrument i den meningen som begreppet givits i den föreliggande ansökan eller såsom begreppet uppfattas av en fackman inom fordonsindustrin.

Det blir något märkligt när det sägs att: "Patentkrav 1 och 9 skiljer sig från vad som visas i D1 genom att kombinationsinstrumentet är stationärt anordnat på fordonet".

Ett kombinationsinstrument är ju per definition stationärt anordnat. Begreppet "kombinationsinstrument" framgår av tidigare inlagor och föreliggande ansökan, se sida 5, rad 27-sida 6, rad 3.

Vidare kan de båda strömställarna SW11 och SW12 i D1 inte likställas med ett menysystem hos ett kombinationsinstrument vilket torde framgå på sida 6, rader 5-29, i föreliggande ansökan.

Det står uttryckligen i D1 (se sida 2, stycken [0024] och [0026]) att en nackdel med den tidigare kända kabelbundna kontrolldosan är att förarens operationsområde är litet och syftet med uppfinningen i D1 är därför att tillhandahålla en anordning som möjliggör höjddreglering av ett fordon då föraren är i en position som är separerad från fordonet. Den anförda nödströmställaren 170 som omnämns i D1 är ju avsedd just för nödsituationer och syftar inte till att ersätta den kabelbundna kontroll-dosan.

Införandet av den trådlösa kontrolldosan innebär ju att D1 pekar i rakt motsatt riktning till den föreliggande uppfinningen där höjddjusteringsfunktionen har implementerats i ett kombinationsinstrument. Varför skulle en fackman på området ledas i en riktning mot uppfinningen vid studium av D1 när D1 syftar till att tillhandahålla en fristående enhet och att frigöra föraren från fordonet när justering av chassihöjden ska utföras?

Varför skulle fackmannen utifrån D1 montera fjärrkontrollen fast på fordonet? Då skulle ju vitsen med uppfinningen enligt D1 gå helt förlorad och fördelarna som diskuteras i D1 i förhållande till tidigare känd teknik skulle inte uppnås!

I beslutet hävdas vidare att fackmannen alltid strävar efter att utveckla system som är välbekanta och som ökar användarvänligheten. Det är möjligen så att fackmannen har användarens bästa för ögonen men det innebär inte att den föreliggande uppfinningen skulle vara närliggande för fackmannen. Självklart finns det åtskilliga exempel på uppfinningar som inte är närliggande för fackmannen och som har som resultat att de ökar användarvänligheten för en operatör.

En ytterligare omständighet som talar mot att den föreslagna uppfinningen skulle vara närliggande för fackmannen är att denna typ av system traditionellt har ett "standardutförande" som är oberoende av

fordonstypen. Eftersom föraren ofta kör en rad olika fordon kan föraren uppfatta det som enklast om de olika fordonen har liknande system för att styra en viss funktion, såsom styrning av luftfjädringssystemet med en kontroll dosa.

Vidare har delsystem (jämför parkeringsvärmare, stolar, etc.) som ofta tillverkas av underleverantörer, däribland kontroll dosor för styrning av luftfjädring, egna, men snarlika användargränssnitt. I dessa fall är aldrig användargränssnittet integrerat i ett kombinationsinstrument.

Uppfinningen tillhandahåller en lösning av ett tekniskt problem, vilken lösning inte är närliggande till lösningen enligt den anförda tekniken.

Såsom framgår av D1 så har den anförda kontroll dosan lampor som visar vilken av strömställarna SW11 och SW12 som kan användas. Eftersom strömställarna är momentana så behövs indikatorlamporna för att visa vilken strömställare som är vald och för att visa när en funktion inte längre är aktiv. Vad som är viktigt är dock att L11 och L12 endast visar att en justering av chassihöjden är möjlig. Däremot finns inte något som ger en indikering av den faktiska chassihöjden och/eller -lutningen.

Övrigt

I Patentbesvär rätten har Volvo förelagts att yttra sig över här uppkommen fråga om huruvida uppfinningen enligt de i målet aktuella patentkraven skiljer sig väsentligen från vad som är känt genom dokumentet SE 522 270 C2 (D4) i kombination med vad som är känt genom dokumentet D1. Volvo har härvid förklarat att bolaget inte har för avsikt att yttra sig i denna fråga.

DOMSKÄL

Den patentsökta uppfinningen avser ett system för reglering av chassihöjden och/eller -lutningen hos ett motorfordon med ett flertal chassihöjdstyckningar samt ett motorfordon med ett sådant system. Systemet som innefattar ett kombinationsinstrument och ett inmatningsmedel för mottagande av inmatning från en operatör är avsett att vara stationärt anordnat inuti fordonet under drift av systemet. Kombina-

tionsinstrumentet innefattar en visningsenhet med ett menysystem som definierar ett gränssnitt mellan en operatör och höjddjusteringsanordningarna. Inmatningsmedlet är anslutet till visningsenheten via en styrenhet och även funktionellt anslutet till höjddjusteringsanordningarna.

Av de dokument som anförts i målet får D1 anses vara det som visar den teknik som kommer uppfinningen närmast.

Genom D1 är det känt ett system för reglering av chassihöjden och/eller lutningen hos ett motorfordon med ett flertal chassihöjddjusteringsanordningar. Systemet som, förutom att det innefattar en fjärrkontroll, är avsett att vara stationärt anordnat på fordonet under drift av systemet. Fjärrkontrollen har inmatningsmedel för mottagande av inmatning från en operatör vilket medel utgör ett gränssnitt mellan en operatör och höjddjusteringsanordningarna.

Vad som anges i patentkravet 1 enligt förstahandsyrkandet skiljer sig från vad som är känt genom D1 genom att systemet är avsett att vara stationärt anordnat på fordonet under drift och att det innefattar ett kombinationsinstrument som innefattar en visningsenhet med ett menysystem som definierar gränssnittet mellan en operatör och höjddjusteringsanordningarna.

I ansökans beskrivning anges att ett problem med en fjärrstyrningsdosa är att den kan gå sönder eller försvinna, att en trådlös fjärrstyrningsdosa kan glömmas bort och lämnas kvar när fordonet körs iväg samt att en fjärrstyrningsdosa med trådar kan bli skadad och på så sätt försättas ur funktion. Vidare anges att ett syfte med uppfinningen är att tillhandahålla ett stationärt höjddregleringssystem för ett fordon som är flexibelt, intuitivt och tillförlitligt.

Genom D4 är det känt ett kombinationsinstrument för ett motorfordon innefattande medel för att ge meddelanden till och ta emot meddelanden från en operatör, ett menysystem samt en databuss för kommunikation med i fordonet befintliga styrenheter, där kombinationsinstrumentet

innefattar åtminstone en separat styruväg för att direkt aktivera och/eller deaktivera åtminstone en separat enhet, t.ex. en parkeringsvärmare, och där styruvägen är integrerad i kombinationsinstrumentet.

Detta kombinationsinstrument är av det slag som det i förevarande ansökningsbeskrivning avsedda instrumentet förutom att det inte har angivits att det används i ett system för höjjustering utan till att styra en separat enhet innefattande alla typer av anordningar som kan styras elektriskt. Vidare framgår av beskrivningen av kombinationsinstrumentet att det i första hand är avsett att ingå i ett system som skall vara stationärt anordnat i ett motorfordon.

För en fackman som utgående från ett höjregleringssystem enligt D1 söker lösa ovannämnda problem och uppnå ovannämnda syfte framstår det som självklart att anordna systemet stationärt i fordonet och härvid integrera det med ett genom D4 känt kombinationsinstrument vilket är avsett för att användas med alla typer av anordningar som kan styras elektriskt och härvid komma fram till ett system enligt patentkravet 1 enligt förstahandsyrkandet. Vad som anges i detta patentkrav kan därför inte anses skilja sig väsentligen från känd teknik.

Av motsvarande skäl skiljer sig inte heller vad som anges i det självständiga patentkravet 9 väsentligen från känd teknik.

Beträffande andrahandsyrkandet, där patentkravet 1 inskränkts genom bestämmelsen ”varvid visningsenheten (4) är anordnad att tillhandahålla en indikering av den faktiska chassihöjden och/eller –lutningen”, finner Patentbesvärslätten att ett sådant utförande ligger inom fackmannens allmänna kunnande varför denna precisering inte medför att uppfinningen definierad i patentkravet 1 enligt andrahandsyrkandet skiljer sig väsentligen från känd teknik.

Av motsvarande skäl skiljer sig inte heller vad som anges i det självständiga patentkravet 8 enligt andrahandsyrkandet väsentligen från känd teknik.

Vid angivna förhållanden och då vad Volvo i övrigt anfört i överklagandet inte föranleder annat kan överklagandet inte bifallas.

ANVISNING FÖR ÖVERKLAGANDE, se bilaga 2 (Formulär A)

I avgörandet har deltagit patenträttsråden Per Carlson, ordförande, och Stefan Svahn referent, samt f. patenträttsrådet Sten-Ove Henningsson.
Enhälligt.