



PATENTBESVÄRSRÄTTENS DOM

meddelad i Stockholm den 22 december 2011

Klagande

Texo Application AB, 556606-5859
Box 602, 343 24 Älmhult

SAKEN

Patent på "Arrangemang med balksystem och i detta körbara vagnar för godsuppberning"

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Patent- och registreringsverkets (PRV) beslut den 7 november 2008
angående p.ans. nr 0600926-0, se bilaga 1

DOMSLUT

Patentbesvärsträtten avslår överklagandet.

LC

Postadress	Besöksadress	Telefon	Fax	Org.nr
Box 24160	Karlavägen 108	08-450 39 00	08-783 76 37	202100-3971
104 51 Stockholm				

REDOGÖRELSE FÖR SAKEN

Texo Application AB (Texo) ansökte den 27 april 2006 om patent på "Arrangemang med balksystem och i detta körbara vagnar för godsupp- bärning". PRV avslog genom det överklagade beslutet ansökan den 7 november 2008. PRV fann i sitt beslut att uppfinningen som den definie- rades i patentkraven saknade uppfinningshöjd i förhållande till känd teknik enligt dokumenten WO 2005077789 A1 (D1) och JP 8157016 A (D2).

Uppfinningen

Av ansökans beskrivning framgår bl.a. följande om uppfinningen.

Uppfinningen avser ett arrangemang för att införa, lagra och hämta produktupp- bärande lastpallar i första utrymmen som sträcker sig i eller parallellt med en första riktning i ett balksystem. Arrangemanget inne- fattar i balksystemet anordnade och företrädesvis trådlöst styrbara första vagnar som är körbara i de första utrymmena mellan första hämt- och avlämningspositioner och lagringspositioner för de produktupp- bärande pallarna.

Dylika balksystem eller inredningar med tillhörande vagnpark är förut- kända och det kan därvid hänvisas till det av TEXO APPLICATION AB/SE, på marknaden tillhandahållna systemet "Satellit" som innefattar genomgående passager, vilka i praktiken benämnes "rör" och som sträcker sig i eller parallellt med den första riktningen. Passagera/rören utmynnar vid motstående sidor eller ändar på balksystemet och mynningarna tjänar som i- och urlastningspositioner för aktuellt gods som skall lagras i systemet eller inredningsarrangemanget. I- och urlast- ningar kan ske t.ex. med truckar som framköres till mynningarna. Syste- mets godsupp- bärande vagnar är in- och urtagningsbara i respektive ur systemet. På vagnarna kan appliceras lastpallar med eller utanpå dessa applicerat gods. Vagnarna är försedda med hjul och respektive vagn är i respektive utrymme körbar på ett parallellt balkpar. Alternativt eller kompletterande till hjul kan utnyttjas medar, pneumatiskt arrangemang, etc. Respektive vagn är försedd med en eller flera lyftenheter eller lyft- plattor, på vilka lastpallarna är applicerbara. För lastpallarna är anord-

nade ovanför vagnarnas balkpar anordnade balkpar med ytor på och från vilka lastpallarna är ställbara respektive lyftbara. Vagnarnas lyftenheter/lyftplattor kan arbeta i utrymmet mellan de övre balkparen så att lastpallarna kan sättas ned och lyftas upp ifrån nämnda ytor. Lastpallarna kan således transporteras med vagnarna till och från olika positioner för godsets lagring.

Lastpallarna kan vid passagemynningarna lyftas ned eller in ensamma eller tillsammans med vagnen eller vagnarna. Vagnarna är försedda med arrangemang för styrning av lyftfunktion och för körning mellan de olika positionerna i godset. Styrningarna är i en föredragen utföringsform trådlösa och användarna kan förses med styrapparater. Alternativt eller kompletterande kan styrningarna eventuellt utföras medelst dator som är programmerbar för att åstadkomma de trådlösa styrsignalerna. Eventuellt kan trådförbindelser föreligga för styrningar tillsammans med olika brytfunktioner vid de olika positionerna.

Vid hithörande system och arrangemang föreligger det behov av att uppnå effektiva styrningsfunktioner så att omstuvning vid även starkt varierande godsslag kan ske effektivt. Enligt uppfinningen löses bl.a. detta problem tillsammans med att en totalt bättre stuvningsfunktion kan erhållas. I ett utföringsexempel utnyttjas systemet och arrangemanget i eller vid kylutrymmen och det är därvid ett utpräglat önskemål att truckarna inte behöver köras in och ut ur kylsystemet med samma frekvens som tidigare vid systemets eller arrangemangets användning. Uppfinningen avser att lösa även detta problem. Det föreligger även önskemål om att få förbättrade körningsegenskaper för vagnarna i systemet. Uppfinningen löser även detta problem. Det som huvudsakligen kan anses vara kännetecknande för ett arrangemang enligt uppfinningen är att balksystemet innefattar även andra utrymmen som sträcker sig i eller parallellt med en andra riktning, företrädesvis tvärriktningen, som är skild från den första riktningen. De andra utrymmena är försedda med andra hämt- och avlämningspositioner. Nämnda första vagnar och/eller andra vagnar som är tilldelade enbart den skilda riktningen är körbara mellan lagringspositionerna och de andra hämt- och avlämningspositionerna i de andra utrymmena.

De första och andra utrymmena korsar företrädesvis varandra och utmynnar i olika motställda sidor av balksystemet. De första vagnarna kan uppvisa dubbel hjuluppsättning där den första hjuluppsättningen är aktiverad vid vagnarnas körning i den första riktningen och den andra hjuluppsättningen är aktiverad vid körning i den andra riktningen. De första vagnarnas hjul kan vara vridbart inställbara för körning i respektive riktning av de första och andra riktningarna. De första och andra utrymmena kan uppvisa gemensamma lagringspositioner för aktuella lastpallar och tillhörande gods. Vid de andra utrymmenas mynningar vid en av de andra utrymmenas motställda sidor i balksystemet kan vara placerad en hissordning för in- och utmatning av produktuppbärande lastpallar i de andra utrymmenas olika våningsplan. Vid balksystemets applicering i anslutning till kylutrymme är utrymmesmynningarna för hissordningen företrädesvis belägna vid kylutrymmets ingång. Ett första eller ett andra utrymme i ett eller flera våningsplan kan huvudsakligen utnyttjas som enbart stuvningspassage eller stuvningsrör.

Genom det i ovanstående föreslagna erhålles ett effektivt arbetande system med stor och förhållandevis enkel omstuvbarhet för godset som skall förvaras och hämtas i respektive ur systemet. Vagnarna kan köras effektivt och i och för sig utnyttjade last- och urtagningsfunktioner kan utnyttjas. Överordnade styrfunktioner med återarrangemang kan utnyttjas vid stuvningsfunktion. Hissarrangemanget kan appliceras vid ett kylutrymmes urtagning för in- och urtagning av gods i olika våningsplan, vilket medför att antalet in- och utgående passager till respektive från kylutrustningen väsentligen kan reduceras.

Yrkande

Texo har i Patentbesvärslätten vidhållit sin ansökan med oförändrade patentkrav.

Uppfinningen definieras i patentkravet 1 enligt följande.

Arrangemang för att införa, lagra och hämta produktuppbärande lastpallar (13) i första utrymmen eller passager (6) som sträcker sig i eller parallellt med en första riktning i ett med flera våningsplan (2, 3, 4) försett balksystem (1) och för att tillmötesgå även kompakt lagring av gods av varierande slag samt innefattande trådlöst styrbara vagnar (9) som är körbara i de första

utrymmena eller passagerna mellan första hämt- och avlämningspositioner och lagringspositioner för de produktuppbärande pallarna, varvid balksystemet innefattar även andra utrymmen eller passager som sträcker sig i eller parallellt med en andra riktning som är skild från den första riktningen och är försedda med andra positioner, nämnda vagnar (9) är körbara mellan lagringspositionerna och de andra positionerna i de andra utrymmena eller passagerna, de första och andra utrymmena eller passagerna korsar varandra, de första vagnarna uppvisar dubbel hjuluppsättning (60, 61) där den första hjuluppsättningen är aktiverad vid vagnarnas körning i den första riktningen och den andra hjuluppsättningen är aktiverad vid körning i den andra riktningen, vid de andra utrymmenas eller passagernas mynningar vid en av de andra utrymmenas eller passagernas motställda sidor i balksystemet är placerad en hissanordning (33) för in- och utmatning av produktuppbärande lastpallar i de andra utrymmenas eller passagernas olika våningsplan, i respektive utrymme vagnarna är körbara på ett balkpar, lastpallarna med eller utan gods är nedställbara och upplyftningsbara på parallellt anordnade ytor belägna ovanför nämnda balkpar, samt respektive vagn i beroende av styrningar intar ett samverkningsläge med aktuell lastpall och ett från lastpallen frilagt läge, med vilket vagnen är in- och utkörbar inunder respektive bort ifrån lastpallen, *kännetecknat* därav, att i respektive våningsplan (2, 3, 4) både de första och andra utrymmena eller passagerna är raka och sträcker sig ända ut till balksystemets sidor, varvid den ena riktningens utrymmen eller passager således sträcker sig ute vid och parallellt med ifrågavarande balksystemyttersidor, att de första och andra utrymmena eller passagerna uppvisar gemensamma positioner vid balksystemyttersidorna, att löstagningsbara fixeringsorgan (70) är applicerbara vid balksystemyttersidorna för att stadga godset på pall eller pallarna, att den andra riktningens utrymmen eller passager i våningsplanen bildar stuvningsutrymmen respektive stuvningspassager med stuvningspositioner (20) för aktuellt gods (21), där en stuvningspassage eller ett stuvningsutrymme i respektive våningsplan sträcker sig genom våningsplanets mittre delar, mot och ifrån samverkande vagnar (49, 50, 51, 52) är körbara för pall- och godsförflyttning, och att vagnarna innefattar driv- och styrorgan (38, 39, 40) samt antenner (41, 53) för mottagning och sändning av dubbelriktade signaler (45, 57, 58) till och ifrån en med antenn (55) försedd datorutrustning (42, 54).

Grunder

Texo har till grund för sin talan vidhållit att uppfinningen är ny och har uppfinningshöjd.

Utveckling av talan

Texo har i Patentbesvärslagen anfört i huvudsak följande.

PRV stöder sig i alltför stor utsträckning på nära till hands resonemang för genomsittsfackmannen. Denne kan inte nå fram till uppfinningen med utgångspunkt från det kända.

I PRV har Texo åberopat bl.a. följande, vilket har hänvisats till i PBR.

Enligt uppfinningen ska första och andra passager korsa varandra, se sidan 5, rad 8. Ett annat mycket för uppfinningen väsentligt särdrag är att en stuvningspassage 31 i varje våningsplan skall sträcka sig genom våningsplanets centrala delar. Av figurerna 1 och 3 framgår att stuvningspassagen 31 med stuvningspositionen 20 för lasten 21 går genom våningsplanets 24 centrum. Uppbyggnaden på vagnens driv- och styrorgan samt dessas samverkan med den överordnade datorutrustningen 54 är preciserad. Vagnarnas samverkan har även angetts i förhållande till respektive centralt placerade stuvningspassage. Se figurerna 4 och 5 med tillhörande text i beskrivningen.

Genom uppfinningen utnyttjas således radiosignaler mellan satellit eller vagn och centraldator. Medelst radioförbindelsen och utrustningen ges order och identifieras gods. Identifieringen görs i praktiken med RFID. Varje satellit eller vagn har en sändare och mottagare och på varje pall finns en RFID-klisterlapp (Tag). När en order utgår vet centraldatorn vilken passage pallen finns i. Därefter går satelliten in och kontrollerar första pallen om denna pall inte är den rätta flyttas denna pall till en ledig passage/position och nästa pall kontrolleras. Proceduren görs om till rätt pall hittas och kan köras ut från systemet. Om det skulle ske att centraldatorn skulle tappa information om lagret kan vagnarna göra en automatisk inventering så att centraldatorn får 100 % säker uppdatering.

Vagnarna jobbar i team, så att om en pall är långt borta i systemet kan flera vagnar hjälpas åt att ta ut pallen. Då detta sker räknas i praktiken en mittpunkt på varje vagnpar så att de får lika långt att köra. Enligt uppfinningen utnyttjas stödorgan 70 för godset vid systemets ytterkanter.

Ovanstående särdrag gör att uppfinningen skiljer sig väsentligt från D1 och inte är nära till hands för genomsnittsfackmannen. Det anförda systemet utnyttjar ett flertal access- eller servicegångar 24 och 26, se sid. 1, rad 18. Dessutom föreligger två buffertgångar för temporär lagring och

är dessutom placerade utanför en access- eller servicegång, dvs. långt ute i systemet, se figur 1a, vilket medför långa avstånd för vagnarna och lång tid att nå. Inte ens en genomgående accesskanal finns i våningens eller systemets mittre delar.

Det anförda systemet kräver i varje våning två anslutningsgångar 26 som är parallella med gångarna 25, se sidan 8, raderna 16-20. Anslutningarna tillåter inte några i stuvningspositioner uppställda lastenheter.

Dessutom krävs, se sidan 8, raderna 21-26, att en accessgång 24 och en anslutningsgång 26 har två par av skenor för att medge parallell körning av vagnar, se även sidan 10, raderna 31-32.

Vagnarna laddas med energi via friktionsskenor (jfr tåg, spårvagnar, etc.) i gångarna 24, 26 (se sidan 9, raderna 7-20). Även signalerna till vagnarna sänds via friktionsskenorna.

Åtminstone en gång skall var tom, se sidan 10, raderna 6-7.

Antalet vägar för att nå en given destination är mycket stort, se sidan 10, raderna 8-9 och 20-21. Behov finns på speciella "laddnings"-gångar för att ladda vagnarna så att dessa kan köras i gångar utan laddningsfunktion, se bl.a. kraven 6-9.

Kommunikation mellan respektive vagn eller enheter är ej visad, se sidan 8, raderna 28-33 där man endast angett "företrädesvis trådlösa signaler". Vagnarna får i stor utsträckning sicksacka sig igenom systemet, se sidan 5, rad 4.

I deras fall utnyttjas i centrum två accessgångar i en anslutningsgång 26. Inget gods får ställas upp i anslutningsgången 26 (sidan 8, rad 18).

Såsom det framgår av ovanstående föreligger i de två jämförda systemen olika typer av passager (gångar, kanaler, etc.) som har olika sträckningar, uppgifter och funktioner.

Det går inte att fritt överföra passager från det ena systemet till det andra i syfte att sätta likhetstecken mellan systemen. Dessa är helt olika

eftersom det anförda systemet mer utgör ett synnerligen omfattande "trafik"-system i stället för att som i uppfinningen utgöra ett kompakt tidsbesparande lagringssystem för att lagra gods av varierat slag. En del av uppfinningens särdrag saknas helt i det anförda systemet medan en del antyds endast översiktligt. Dessutom är en del av uppgifterna i det anförda systemet helt motstridiga det som krävs vid arrangemanget enligt uppfinningen. Detta gör det helt omöjligt för genomsnittsfackmannen att komma fram till uppfinningen med stöd av det anförda systemet.

DOMSKÅL

Patentbesvärslätten delar PRV:s uppfattning, så som den framgår av avslagsbeslutet, att vad som anges i patentkravets 1 ingress är förut känt genom dokumentet D1 så när som på placeringen av hissanordningen vid de andra utrymmenas mynningar. En sådan placering måste dock anses vara ett för fackmannen uppenbart alternativ. Vad som därefter anges i kännetecknande delen kan delas upp i följande delbestämningar.

- 1) att i respektive våningsplan (2, 3, 4) både de första och andra utrymmena eller passagera är raka och sträcker sig ända ut till balksystemets sidor,
- 2) varvid den ena riktningens utrymmen eller passager således sträcker sig ute vid och parallellt med ifrågavarande balksystemyttersidor,
- 3) att de första och andra utrymmena eller passagera uppvisar gemensamma positioner vid balksystemyttersidorna,
- 4) att löstagningsbara fixeringsorgan (70) är applicerbara vid balksystemyttersidorna för att stadga godset på pall eller pallarna,
- 5) att den andra riktningens utrymmen eller passager i våningsplanen bildar stuvningsutrymmen respektive stuvningspassager med stuvningspositioner (20) för aktuellt gods (21)
- 6) där en stuvningspassage eller ett stuvningsutrymme i respektive våningsplan sträcker sig genom våningsplanets mittre delar,
- 7) mot och ifrån samverkande vagnar (49, 50, 51, 52) är körbara för pall- och godsförflyttning, och att vagnarna innefattar driv- och styrorgan (38, 39,

40) samt antenner (41, 53) för mottagning och sändning av dubbelriktade signaler (45, 57, 58) till och ifrån en med antenn (55) försedd datorutrustning (42, 54).

Bestämningarna 1, 2, 3, 5 och 6 avser de första och andra utrymmena medan bestämningarna 4 och 7 avser fixeringsorgan för stadgning av godset respektive utformning av vagnarna.

Beträffande tekniken som beskrivs i D1 i anslutning till figur 1a bör noteras att även om de mittre accessgångarna (24) enligt figuren inte är genomgående är det för fackmannen som tar del av beskrivningen uppenbart att den kända tekniken innefattar utförande med mittre accessgångar från sida till sida. Likaså måste beaktas att figuren visar ytterligare en typ av gångar, anslutningsgångar 26, men att dessa inte är en nödvändig del av den kända tekniken, se sid. 8, 4:e stycket. Genom D1 får således anses vara känt ett varulager som består av ett flertal gångar (25) för lagring av gods och vinkelrätt mot dessa ett flertal accessgångar (24) varvid båda typerna av gångar sträcker sig ut till varulagrets yttersidor och där har gemensamma positioner samt att gångar för godslagring sträcker sig ut och parallellt med ifrågavarande yttersidor av varulagret. Varulagret enligt D1 innefattar även vagnar för automatisk godsförflyttning styrda från en central enhet via dubbelriktad trådlös kommunikation.

Härav följer att uppfinningen som den definieras i patentkravet 1 vad avser de första och andra utrymmena skiljer sig från tekniken enligt D1 genom att även de andra utrymmena (accessgångarna) har stuvningspositioner (lagringspositioner). Enligt D1 används inte accessgångarna (24) för lagring av gods, vilket i och för sig kan jämföras med att även i den aktuella uppfinningen föreslås att en passage inte ska användas som lagringsutrymme för att erhålla utökad stuvningsfunktion, se sid. 3, rad 3-6 och sid 7, rad 8-10. Fackmannen som ställs inför problemet att i det kända varulagret öka antalet lagringspositioner får anses överväga att även utnyttja accessgångarna som lagringsutrymme trots att det uppenbarligen medför nedsatt stuvningsfunktion.

Vad därefter beträffar bestämningen 4 avseende fixeringsorgan för stadgning av godset skiljer sig uppfinningen från tekniken enligt D1 genom att

löstagbara fixeringsorgan är applicerbara vid balksystemyttersidorna. Fackmannen som ställs inför problemet att stadga gods i ett varulager skulle utan vidare föreslå någon form av anordning för detta, även en löstagbar sådan. Då fixeringsorganen inte är närmare angivna varken i beskrivningen eller i patentkravet skiljer sig vad som i detta avseende anges i patentkravet 1 inte från vad som är närliggande för fackmannen.

Beträffande bestämmelsen 7 avseende utformningen av vagnarna skiljer sig vad som där anges inte från vad som är känt genom D1, se sid. 4, 2 stycket och sid. 8, rad 28 – 33.

Uppfinningen som den definieras i patentkravet 1 skiljer sig således i vissa avseende från tekniken enligt D1 vilka skillnader betraktade var för sig enligt ovan är närliggande för fackmannen. Då det i målet inte framkommit något som visar att skillnaderna sammantagna skulle ge någon oväntad teknisk effekt går uppfinningen även betraktad i sin helhet inte heller utöver vad som i sammanhanget kan förväntas av fackmannen. Uppfinningen enligt patentkravet 1 skiljer sig således inte väsentligen från den kända tekniken enligt D1.

Vid denna bedömning skall överklagandet avslås.

ANVISNING FÖR ÖVERKLAGANDE, se bilaga 2 (Formulär A)

I avgörandet har deltagit patenträttsråden Stefan Svahn, ordförande, Håkan Sandh, referent, och Jeanette Bäckvall. Enhälligt.