



PATENTBESVÄRSRÄTTENS DOM

meddelad i Stockholm den 20 mars 2014

PARTER

Klagande

Volvo Technology Corporation, 556542-4321

405 08 Göteborg

Ombud: Tommy Eriksson,

Volvo Technology Corporation

Corporate Patents, Avd. 6820, M 1.7., 405 08 Göteborg

Motpart

Scania CV AB, 556084-0976

151 87 Södertälje

Ombud: Stina Sjögren Paulsson,

Scania CV AB, Patent 151 87 Södertälje

SAKEN

Upphävande av patent på fäste för underkörningsskydd och underkörningsskydd

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Patent- och registreringsverkets (PRV) beslut den 27 december 2010 angående patent nr 0702331-0, se bilaga 1

DOMSLUT

Patentbesvärsrätten 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 OCH FRAMSTÄLLDA YRKANDEN

Sedan Scania CV AB (Scania) erhållit patent på "Fäste för underkörningsskydd och underkörningsskydd" invände Volvo Technology Corporation (Volvo) med yrkande om upphävande av patentet. Genom det överklagade beslutet upprätthöll PRV patentet i ändrad lydelse. PRV fann i beslutet att uppfinningen var ny och hade uppfinningshöjd samt att den var så tydligt beskriven att en fackman med ledning därav kunde utöva densamma.

I målet har beträffande känd teknik hänvisats till följande dokument.

D1: SE 520 644 C2

D2: US 20050099028 A1

D3: US 6 089 629 A

D4: DD 259 822

D5-D6: Bilder från reservdelskatalog

D7: Bilder från presentation

Uppfinningen

Uppfinningen avser ett fäste för underkörningsskydd och ett underkörningsskydd för fordon.

Tyngre fordon såsom exempelvis lastbilar har ofta en relativt hög markfrigång vid fordonets front. Detta är ett problem vid en så kallad "off-set" kollision, dvs en kollision där fordonen träffar varandra med varsitt hörn av fronten, eller vid en frontalkollision med lägre fordon t.ex. en personbil vilken vid en frontalkollision eller "off-set" kollision kan kilas in under lastbilen samtidigt som den energiupptagande zonen i personbilens front är så lågt belägen att den inte tar upp kollisionenergi i önskvärd utsträckning. Problemet har lösts genom att förse tyngre fordon som har hög markfrigång med ett underkörningsskydd så att exempelvis en personbil hindras från att köra in under det tyngre fordonet samtidigt som personbilens kollisionenergiupptagande zon utnyttjas såsom är avsett.

Ett sådant underkörningsskydd består vanligtvis av en i fordonets front tvärs fordonet lågt placerad balk vilken är fäst till fordonets ram med fästen. Dessa fästen är anordnade för att deformeras vid en kollision samtidigt som de upptar kollisionenergi för att på detta sätt ytterligare skydda personerna i personbilen.

Ett problem är att vid en frontalkollision eller "off-set" kollision mellan en personbil och ett tyngre fordon så kommer det tyngre fordonet vanligtvis att fortsätta framåt även efter kollisionen på grund av att det har en större rörelseenergi än personbilen i kollisionsögonblicket, och då kan ett underkörningsskydd som deformeras blockera eller påverka fordonets styrning så att föraren av det tunga fordonet förlorar kontrollen över styrningen och förhindras att hålla sitt fordon kvar på vägbanan.

Problemet med att ett underkörningsskydd kan blockera det tyngre fordonets styrning vid en kollision löses enligt uppfinningen genom ett fäste som innefattar en första del, en mellanliggande andra vekare del anordnad med en krökning åt det håll tvärs fordonet vilket man önskar att fästet skall röra sig vid deformation och en tredje del.

Yrkanden

Volvo har i Patentbesvärsträtten vidhållit att patentet ska upphävas.

Scania har bestritt ändring.

Uppfinningen definieras i de självständiga patentkraven 1 och 8 inkomna den 27 augusti 2010 på följande sätt.

1. Fäste för underkörningsskydd för fordon (4), där fästet (8) innefattar en första del (30), en mellanliggande andra del (32) och en tredje del (34), där den andra delen (32) är vekare än övriga delar (30, 34), där den första delen (30) är styvt fäst vid en stötupptagande enhet (16) och ledat fäst relativt fordonets (4) ram (12) och den tredje delen (34) är styvt fäst relativt fordonets (4) ram (12), där vidare den mellanliggande andra vekare delen (32) är anordnad med en krökning (40), **kännetecknat av** att krökningen är vänd i riktning bort från en nära fästet placerad styranordning (18), varvid vid en kollision fästet (8)

deformeras tvärs fordonet i riktning bort från styranordningen (18) så att fordonets (4) styrförmåga ej går förlorad.

8. Underkörningsskydd för fordon, **kännetecknat av**, underkörningsskyddet (6) innefattar en stötupptagande enhet (16) och åtminstone ett fäste (8) enligt något av ovanstående patentkrav.

Grunder

Volvo har till grund för sin talan vidhållit att uppfinningen inte är så tydligt beskriven att en fackman kan utöva den samt att uppfinningen saknar nyhet alternativt uppfinningshöjd.

Scania har till grund för bestridandet vidhållit att uppfinningen är så tydligt beskriven att en fackman kan utöva den samt att uppfinningen är ny och har uppfinningshöjd.

Utveckling av talan

Volvo har i Patentbesvärsträtten till utveckling av talan anfört i huvudsak följande.

I PRV:s beslut står det att *"Vad gäller uttrycket "bort från" är det också uppenbart av sammanhanget att krökningen ska vara anordnad på ett sådant sätt att fästet inte kan närma sig styranordningen då det deformeras."*

Vidare står det att *"Uttrycket "så att fordonets (4) styrförmåga ej går förlorad" anses inte vara önskemålsbetonat eftersom det precis innan står hur detta åstadkoms, nämligen genom att fästet deformeras tvärs fordonet i riktning bort från styranordningen."*

Detta är en fråga om ett önskat resultat, snarare än en lösning på ett uppställt problem och vidare är uppfinningen inte beskriven i patentansökan i sin helhet på ett sådant sätt att en fackman kan tillämpa uppfinningen och uppnå det avsedda resultatet.

Hur ett fäste anordnat på ett fordon kommer att deformeras och interagera med andra komponenter vid en kollision styrs givetvis av ett antal faktorer som inte är kända på förhand och som inte kan påverkas, utan som beror på omständigheterna vid den aktuella kollisionen. Hit hör exempelvis fordonens hastighet, kollisionsriktning, etc. I patentet beskrivs i första hand en frontalkollision. Såsom samtliga ritningsfigurer visar det aktuella fästet, så kommer vid en sådan kollision den stötupptagande enheten 16 att tryckas inåt och rotera kring axeln A i riktning mot styranordningen 18. Den huvudsakliga deformationsriktningen för fästet 8 är i riktning mot styranordningen 18. Fästet 8 har ingen deformationsriktning tvärs fordonet såsom uppges i patentkravet 1. Ej heller kommer fästet 8 att deformeras i riktning från styranordningen 18. Istället kommer den stötupptagande delen 16 och fästet 8, eller åtminstone merparten av fästet 8, att under deformation av fästet förflyttas i riktning mot styranordningen 18. (Jämför med ett dragspel som trycks ihop eller förlängs. Det har ju inte en huvudsaklig deformationsriktning tvärs dragspelet.)

Det finns inte beskrivet i patentet hur fästet ska utformas eller placeras för att säkerställa att fästet deformeras tvärs fordonet i riktning bort från styranordningen, och under alla omständigheter finns det av naturliga skäl inte beskrivet hur fästet ska utformas för att säkerställa att fordonets styrförmåga ej går förlorad.

Det i patentet uppställda problemet med underkörningsskydd framgår av beskrivningen på sida 2, raderna 6-8, nämligen att ett underkörningsskydd kan blockera det tyngre fordonets styrning vid en kollision. Det finns i patentet inte beskriven någon lösning på detta problem som gör att en fackman kan utnyttja uppfinningen och därmed uppnå det avsedda resultatet.

Nyhet

Det kan först konstateras att PRV har i sitt beslut mycket kortfattat avfärdat den anförda tekniken beskriven i D1-D7 och bedömt att uppfinningen uppvisar nyhet och uppfinningshöjd.

Det finns dock ingen särdragsanalys av det beviljade patentkravet. Det finns ingen identifiering av den närmaste tekniken. Det finns ingen

identifiering av vilken teknisk effekt eventuellt nya särdrag har eller någon formulering av ett objektivt problem som fackmannen som utgår ifrån den närmaste tekniken har att lösa för att nå fram till uppfinningen.

Underkörningsskyddet D1 uppvisar ett fäste, där fästet innefattar en första del, en mellanliggande andra del och en tredje del, där den andra delen är vekare än övriga delar (se exempelvis sida 9, rad 32-sida 10, rad 2 och figur 2), och där den första delen är styvt fäst vid en stötupptagande enhet (se anslagselement 7 i figur 2) och ledat fäst relativt fordonets ram (se exempelvis sida 9, rader 24-32, och axeltapp 9 i figur 2) och den tredje delen är styvt fäst relativt fordonets ram (se konsol 6 som är fäst vid rambalk 3 i figur 2). Vidare är den mellanliggande andra vekare delen 11 anordnad med en krökning (se spår 11a i figur 2).

Varje fordon, såsom ett lastfordon, har ju en styranordning av något slag.

Det får därför anses vara implicit visat att fästet i D1 ska användas i ett fordon som har en styranordning (se figur 1). Eftersom spåret 11a löper runt hela röret 11 så kommer det per automatik att finnas en krökning som på samma sätt som i det aktuella patentet är vänd i riktning bort från en styranordning.

Den sista bisatsen i patentkrav 1 som lyder "varvid vid en kollision fästet (8) deformeras tvärs fordonet i riktning bort från styranordningen (18) så att fordonets (4) styrförmåga ej går förlorad" ska helt bortses från vid bedömning av nyhet, eftersom det inte är ett särdrag hos fästet utan ett önskat resultat vid en kollision.

Den enda, möjligen återstående skillnaden mellan uppfinningen och D1 är att enligt uppfinningen ska styranordningen vara placerad nära fästet. Tilläggas kan också att förutom att det är olämpligt att definiera egenskaperna hos ett fäste på basis av hur det är anordnat relativt yttre komponenter som inte ingår i uppfinningsföremålet (då det exempelvis gör det svårt för tredje man att avgöra huruvida ett fäste gör intrång eller inte i det beviljade patentet), så är det enligt europeisk praxis inte heller tillåtet att avgränsa en uppfinning gentemot tidigare känd teknik på

basis av oklara termer. Termen "nära" torde således inte kunna bidra med nyhet till uppfinningen.

Uppfinningen saknar nyhet gentemot D1.

Uppfinningshöjd

Det kan först noteras att Patentverket skriver att *"PRV kan inte heller finna något som talar för att fackmannens allmänna kunskap skulle leda honom till den lösning som beskrivs i patentkrav 1, dvs att ha en mellanliggande del som är vekare och som har en krökning som får den mellanliggande delen att deformeras bort från styranordningen vid en kollision."*

När uppfinningshöjd ska bedömas så ordar alltså PRV om "den mellanliggande delen" trots att patentkravet 1 har ordalydelsen *"... varvid vid en kollision fästet (8) deformeras tvärs fordonet i riktning bort från styranordningen..."*.

Det torde vara oomtvistat att fästet i D1 uppvisar samtliga särdrag hos uppfinningen som relaterar till själva fästet. Sedan finns det omstridda särdrag hos det uppfinningsenliga fästet som avser hur fästet är anordnat relativt en styranordning.

Det kan dock inte anses som en uppfinning att placera det tidigare kända fästet från D1 nära en styranordning hos ett fordon så att krökningen är vänd i riktning bort från styranordningen.

Särskilt inte med tanke på att hela problemställningen i patentet bygger på att kända underkörningsskydd har nackdelen att de kan blockera eller påverka fordonets styrning, vilket torde förutsätta att ett sådant underkörningsskydd/fäste åtminstone i vissa fall är placerat "nära" en styranordning. Vidare kommer såsom redogjorts för ovan fästet enligt D1 att per automatik uppvisa en krökning som är vänd bort från en styranordning när fästet installeras på det sätt som är visat i figur 1 i D1.

Scania har i Patentbesvärsmålet till utveckling av talan anfört i huvudsak följande.

I den kännetecknande delen av patentkravet 1 anges:

- att krökningen är vänd i riktning bort från en nära fästet placerad styranordning
- varvid vid en kollision fästet deformeras tvärs fordonet i riktning bort från styranordningen
- så att fordonets styrförmåga ej går förlorad.

I sin invändning anser Volvo, att särdraget "så att fordonets styrförmåga ej går förlorad" är önskemålsbetonat och inte ger fackmannen någon information om hur ett fäste ska vara utformat för att falla inom ramen för patentkravet 1.

I sitt beslut i ärendet anger PRV att nämnda särdrag inte anses vara önskemålsbetonat eftersom det precis innan står hur detta åstadkoms, nämligen genom att fästet deformeras tvärs fordonet i riktning bort från styranordningen.

Nämnda särdrag är inte en önskemålsbetonad bestämning utan ett förtydligande komplement till övriga särdrag i den kännetecknande delen. Eftersom det inte är några problem att med säkerhet bedöma patenterbarhetskriterierna trots detta förtydligande komplement är denna formulering tillåten. PRV har således gjort en korrekt bedömning att patentkravet 1 inte innefattar något önskemålsbetonat.

Tydlighet

Syftet med uppfinningen är att förhindra att underkörningsskydd ska blockera styrningen vid en kollision (sidan 2 rad 6-8).

Volvo hävdar att det i patentet inte finns beskriven någon lösning som gör att en fackman kan utnyttja uppfinningen och därmed uppnå det avsedda resultatet.

Beskrivningen och patentkraven innehåller tydlig och fullständig teknisk information så att en fackman kan utöva uppfinningen praktiskt och det är dessutom möjligt för läsaren att förstå uppfinningens bidrag till tekniken. Uppfinningen är mycket tydligt beskriven i patentet, t.ex. på sidan 4 rad 14-25 och figur 3, som visar underkörningsskyddet före en kollision samt på sidan 4 rad 27 - sidan 5 rad 3 och figur 4, som visar

underkörningsskyddet efter en kollision. På sidan 4 rad 6-7 anges att krökningen kan ha formen av en pressad anvisning.

Figur 3 med tillhörande text beskriver att den mellanliggande andra delen (32) är anordnad med en krökning åt det håll tvärs fordonet vilket man önskar att fästet ska röra sig vid deformation. Figur 4 med tillhörande text beskriver att deformationen i huvudsak skett i den vekare delen (32) av fästet och åt det håll krökningen är anordnad. Det är uppenbart för fackmannen att krökningen utgör en anvisning som när fästet påverkas av en kollisionskraft styr fästet i önskad riktning dvs. enligt uppfinningen tvärs fordonet i riktning bort från en nära fästet placerad styranordning så att fordonets styrförmåga ej går förlorad.

Volvo menar dessutom att den huvudsakliga deformationsriktningen för fästet är i riktning mot styranordningen. Av figurerna 3 och 4 samt av beskrivningen sidan 4 rad 30 - sidan 5 rad 3 framgår att deformationen i huvudsak har skett i den vekare delen (32) av fästet (8) vilken har deformerats bort från den nära fästet (8) placerade styranordningen (18) på grund av den i fästet (8) anordnade krökningen. Genom att fästet (8) på detta sätt genomgått en kontrollerad deformation vid kollisionen går fordonets styrförmåga ej förlorad.

Volvo hävdar vidare att fästet inte har någon deformatonsriktning tvärs fordonet som uppges i patentkravet 1. Av figurerna 3 och 4 samt av beskrivningen sidan 4 rad 20-22 framgår att den vekare delen (32) är anordnad med en krökning åt det håll tvärs fordonet vilket man önskar att fästet (8) ska röra sig vid deformation.

Volvo påstår att det inte finns beskrivet i patentet hur fästet ska utformas, eller placeras för att säkerställa att fästet deformerar tvärs fordonet i riktning bort från styranordningen och för att säkerställa att fordonets styrförmåga ej går förlorad. Fästet är utformad med en krökning åt det håll tvärs fordonet vilket man önskar att fästet ska röra sig vid deformation och vänd i riktning bort från en nära fästet placerad styranordning.

Det är uppenbart för fackmannen att krökningen utgör en anvisning som när fästet påverkas av en kollisionskraft styr fästet i önskad riktning dvs.

enligt uppfinningen tvärs fordonet i riktning bort från en nära fästet placerad styranordning så att fordonets styrförmåga ej går förlorad. Det är därvid även uppenbart av sammanhanget att ordet "nära" ska tolkas som så pass nära att fästet riskerar att påverka styranordningen när det deformeras, i det fall uppfinningen inte tillämpas. Eftersom det är uppenbart av sammanhanget hur ordet "nära" ska tolkas är det ingen tveksamhet beträffande nyhet och uppfinningshöjd och inte heller några som helst problem för tredje man att avgöra huruvida ett fäste gör intrång eller inte i patentet.

Eftersom krökningen/anvisningen är utformad åt det håll vilket man önskar fästet ska röra sig vid deformation och eftersom det enligt patentet inte är önskvärt att styra fästet mot styranordningen utan bort från den är det även uppenbart av sammanhanget att orden "bort från" ska tolkas som att krökningen/anvisningen är vänd åt ett annat håll än mot styranordningen dvs. bort från den för att styra fästet så att kollision mellan fäste och styranordning undviks. Eftersom det är uppenbart av sammanhanget hur ordet "bort från" ska tolkas är det inte några som helst problem för en fackman att förstå innebörden av detta begrepp. Volvo argumenterar att hur ett fäste anordnat på ett fordon kommer att deformeras och interagera med andra komponenter vid en kollision styrs av ett antal faktorer som inte är kända på förhand och som inte kan påverkas, utan som beror på omständigheterna vid den aktuella kollisionen. Patentet är inte begränsat till en frontalkollision och eftersom krökningen/anvisningen är utformad åt det håll vilket man önskar att fästet ska röra sig vid deformation så rör sig fästet åt det valda hållet under olika omständigheter såsom t.ex. vid olika fordonshastigheter och kollisionsriktningar.

Nyhet

Volvo hänvisar till D1 som i figur 2 visar ett rör eller en stång (11) som är kompressibel i längdled och som är utformad med en försvagning (11a) som löper kring rörets/stångens periferi. När underkörningsskyddet påverkas av en krockkraft över ett förutbestämt värde svänger underkörningsskyddet kring en axel 9 varvid röret/stången (11) komprimeras i längdled, vilket framgår av figur 3. När röret/stången komprimeras blir det givetvis kortare men "växer" även i radiell riktning utåt i området kring försvagningen. Eftersom försvagningen löper kring rörets/stångens

periferi växer röret/stången radiellt utåt åt alla håll, vilket med all tydlighet framgår av figur 3, men även av D7 under rubriken "The VOLVO FUP Technical Concept ". I D7, som är en presentation från en konferens där underkörningsskyddet i D1 visas åskådliggörs under nämnda rubrik hur röret/stången komprimeras i längdled. En av figurerna visar hur stången/röret växt i radiell riktning utåt åt alla håll i området kring försvagningen.

När röret/stången växer radiellt utåt åt alla håll finns risk att röret kolliderar med komponenter som är anordnade i närheten av röret/stången, t.ex. en styranordning som över huvud taget inte nämns i D1. Av D7 framgår visserligen att det är möjligt att styra fordonet efter en kollision men det framgår inte hur det går till eller om röret/stången över huvud taget är placerad i närheten av styranordningen.

D1 och D7 visar inte någon krökning som är vänd i riktning bort från en nära fästet placerad styranordning utan en försvagning (11a) som löper kring rörets/stångens periferi. D1 och D7 visar inte ens någon styranordning och därför heller inte något fäste som deformeras bort från en styranordning utan ett fäste som när röret/stången växer radiellt utåt åt alla håll riskerar att kolliderar med komponenter som är anordnat i närheten av röret/stången, t.ex. en styranordning.

Fästet enligt det kravet 1 uppvisar således tveklöst nyhet i förhållande till D1 och D7.

D2-D6 beskriver olika fästen för underkörningsskydd, men inget av dessa dokument visar någon styranordning eller någon lösning på problemet med att underkörningsskyddets fäste påverkar fordonets styranordning då det deformeras. Det som anges i kravet 1 är alltså tveklöst nytt i förhållande till D2-D6.

Uppfinningshöjd

Uppfinningen löser ett problem med underkörningsskydd som deformeras vid en kollision och som därvid kan blockera eller påverka styrningen vilket kan resultera i att föraren förlorar kontrollen över sitt fordon.

Fackmannen som står inför problemet att försöka finna en lösning för att eliminera risken för skador på styranordningen skulle inte finna någon lösning i D1 eller D7, som visar underkörningsskyddet i D1, eftersom dokumenten inte beskriver explicit eller indikerar implicit ett fäste enligt föreliggande uppfinning och eftersom de löser problem vad beträffar behovet av att anpassa den energiupptagande förmågan hos ett underkörningsskydd till en förväntad situation mellan två fordon och över huvud taget inte nämner något om konsekvenserna av en deformation hos ett underkörningsskydd eller hos dess fästen. D1 nämner inte ens förekomsten av någon styranordning. Av D7 framgår visserligen att det är möjligt att styra fordonet efter en kollision men det framgår inte hur det går till eller om röret/stången över huvud taget är placerad i närheten av styranordningen.

D1 och D7 leder dessutom fackmannen bort från lösningen på problemet eftersom de beskriver olika lösningar som förvärrar problemet genom att röret/stången i D1 och D7 växer radiellt utåt och riskerar att kollidera med komponenter som är anordnade i närheten av röret/stången/profilen, t.ex. en styranordning.

Fästet enligt kravet 1 uppvisar således uppfinningshöjd i förhållande till D1 och D7.

DOMSKÅL

Beskrivningens tydlighet

Volvo har hävdats att uppfinningen inte är beskriven på sådant sätt att en fackman kan tillämpa uppfinningen och uppnå det önskade resultatet. Patentbesvärsrätten gör dock bedömningen att uppfinningen är tillräckligt tydligt beskriven, vad avser fästets utformning och placering i förhållande till ett fordon's styranordning, för att fackmannen ska kunna utöva densamma och minska risken för att styrningen ska blockeras vid en kollision.

Uppfinningen enligt patentkravet 1

Patentkravet 1 avser ett "Fäste för underkörningsskydd för fordon", vilket medför att varken fordonet, stötupptagande enhet, fordonets ram eller styranordningen är en del av uppfinningen. Bestämningarna i patentkravets ingress "att den första delen är styvt fäst vid en stötupptagande enhet och ledat fäst relativt fordonets ram och att den tredje delen är styvt fäst relativt fordonets ram" får därför tolkas så att den första delen är avsedd att styvt fästas vid den stötupptagande enheten och avsedd att ledat fästas relativt fordonets ram samt att den tredje delen är avsedda att styvt fästas vid fordonets ram.

Bestämningarna i patentkravets kännetecknande del ger endast den begränsningen av fästets utformning att krökningen är vänd i en riktning, vilket ger egenskapen att vid en kollision fästet kommer att deformeras i denna riktning. Vad som i övrigt anges i kännetecknade delen får betraktas som monteringsanvisningar för fästet.

Volvo har i detta sammanhang hävdad att fästet inte har någon deformationsriktning tvärs fordonet utan att fästet, under deformation av detsamma, kommer att förflyttas i riktning mot styranordningen.

Av patentets beskrivning framgår dock att vid en kollision fästets första del roterar i fordonets längdriktning under det att fästets andra del deformeras och blir kortare i fordonets längdriktning under utböjning i sidled. I det beskrivna utföringsexemplet sker utböjningen bort från en styranordning.

Sammantaget kan fästet enligt patentkravet 1 anses innefatta en första del, en mellanliggande andra del och en tredje del, där den andra delen är vekare än övriga delar, där den första delen är avsedd att styvt fästas vid en stötupptagande enhet och ledat fästas relativt fordonets ram och den tredje delen är avsedd att styvt fästas relativt fordonets ram, där den mellanliggande andra vekare delen är anordnad med en krökning i en riktning.

Nyhet och uppfinningshöjd

Av vad som anförts i målet får D1 anses representera den teknik som kommer uppfinningen närmast. I D1 beskrivs ett fäste för ett underkörningsskydd för fordon där fästet består av en första del, en mellanliggande andra del och en tredje del, där den första delen är avsedd att ledbart fästas till fordonets ram och styvt fästas till en stötupptagande enhet och den tredje delen är avsedd att fästas till fordonets ram. Den mellanliggande andra delen utgörs av ett energiabsorberande element inrättat för komprimering vid kraftpåkänning under en kollision. Den andra delen får därmed anses vara vekare än övriga delar av fästet.

Volvo har beträffande den mellanliggande andra delen i D1 hävdade att denna är utformad med en krökning i en riktning och att uppfinningen därmed inte skulle vara ny i förhållande till tekniken i D1. Urtagningen eller spåret i den andra delen är visserligen en deformationsanvisning för styrning av förloppet vid delens komprimering men kan enligt rättens mening varken beskrivas som eller anses motsvara vad som enligt uppfinningen avses med en krökning i en riktning.

Det i patentkravet 1 definierade fästet skiljer sig sålunda från tekniken i D1 genom utformningen av den mellanliggande andra delen med "en krökning i en riktning".

Genom denna skillnad uppnås enligt uppfinningen att deformationen av den andra delen kan styras i en önskad riktning, varvid fästets utformning och montering kan väljas så att en styranordning inte blockeras vid en kollision.

Fackmannen får således utgående från tekniken i D1 anses stå inför problemet att utforma fästet så att, när det är monterat på ett fordon, en styranordning inte blockeras vid en kollision.

I dokumentet D7, som beskriver ett underkörningsskydd utformat enligt principerna i D1, anges att även efter en kollision är fordonet styrbart. Av D7 framgår dock inte i vilken utsträckning fästets utformning bidrar till denna egenskap eller om andra åtgärder vidtagits för att uppnå detta.

Fackmannen får därför inte någon ledning av tekniken i D7 till lösning av det aktuella problemet att utforma fästet så att en styranordning inte blockeras vid en kollision.

Inget av de övriga anförda dokumenten berör problemet att förhindra en blockering av fordonets styranordning. Fackmannen får därför inte heller av tekniken i dessa dokument någon ledning för lösning av det aktuella problemet.

Då inte heller i sammanhanget allmänt känd teknik kan anses leda fackmannen till uppfinningen får uppfinningen som den definieras i patentkravet 1 anses ha erforderlig uppfinningshöjd.

Motsvarande bedömning gäller även uppfinningen enligt patentkravet 8.

Vid denna bedömning ska överklagandet avslås.

ANVISNING FÖR ÖVERKLAGANDE, se bilaga 2 (Formulär A)

I avgörandet har deltagit patenträttsråden Peter Strömberg, ordförande, Håkan Sandh, referent, och Heléne Eliasson. Enhälligt.