



# PATENTBESVÄRSRÄTTENS DOM

meddelad i Stockholm den 28 mars 2014

## **PARTER**

### **Klagande**

Volvo Technology Corporation, 556542-4321

405 08 Göteborg

Ombud: Emil Jönrup,

Volvo Technology Corporation

Corporate Patents, 405 08 Göteborg

### **Motpart**

Scania CV AB, 556084-0976

151 87 Södertälje

Ombud: Mimmi Westman,

Scania CV AB, UTYN - Patents Powertrain, 151 87 Södertälje

## **SAKEN**

Upphävande av patent på spärranordning för motorfordon

## **ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE**

Patent- och registreringsverkets (PRV) beslut den 17 mars 2011

angående patent nr 0602701-5, se bilaga 1

## **DOMSLUT**

Med undanröjande av PRV:s beslut häver Patentbesvärsrätten patentet.

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 ”Spärranordning för motorfordon” invände Volvo Technology Corporation (Volvo) med yrkande om upphävande av patentet. Genom det överklagade beslutet avlog PRV invändningen. PRV fann i beslutet att uppfinningen var ny och hade uppfinningshöjd i förhållande till anförd känd teknik.

I målet har anförts känd teknik enligt följande dokument.

D1: US 2006/0239856 A1

D2: WO 02/22407 A1

D3: US 2004/0239510 A1

D4: US 6 726 636 B2

D5: WO 96/32556 A1

D6: WO 94/21483 A1

D7: US 2005/0225429 A1

*Uppfinningen*

Av patentets beskrivning framgår bl.a. följande om uppfinningens bakgrund och ändamål.

Uppfinningen hänför sig till ett fordonsspärssystem för ett motorfordon och till ett motorfordon med ett sådant fordonsspärssystem. Närmare bestämt hänför sig uppfinningen till fordonsspärssystem avsedda att förhindra alkoholpåverkade förare att framföra motorfordon.

Ett allt mer uppmärksammat problem i samhället är framförandet av motorfordon av alkoholpåverkade förare. Alkoholpåverkade förare kan utgöra en stor fara för allmänheten. Flera olika åtgärder kan vidtas för att förhindra att alkoholpåverkade förare framför motorfordon. En åtgärd som kan vidtas är att utrusta motorfordon med ett fordonsspärssystem som förhindrar alkoholpåverkade förare att starta fordonet. Sådana fordonsspärssystem kallas vanligtvis för alkolås.

Alkolås innefattar vanligtvis en alkoholsensor, en strömbrytare, vilken strömbrytare är omkopplingsbar mellan ett första läge i vilket motor-

fordonet inte kan startas och ett andra läge i vilket motorfordonet kan startas, samt en styrenhet kopplad till alkoholsensorn och strömbrytaren. Styrenheten är anordnad att ställa om strömbrytaren mellan det första läget och det andra läget beroende på om alkoholsensorn har detekterat alkohol eller ej. För att en förare skall kunna starta ett motorfordon utrustat med ett alkolås är föraren tvungen att göra ett utandningsprov. Om utandningsluften innehåller alkohol detekteras detta av alkoholsensorn och skickar en signal om detta till styrenheten. Styrenheten ställer då strömbrytaren i det första läget så att motorfordonet inte kan startas. Om utandningsluften inte innehåller alkohol kommer alkoholsensorn att skicka en signal om detta till styrenheten som då ställer strömbrytaren i det andra läget i vilket motorfordonet kan startas.

Vanligtvis är alkoholsensorn fast monterad i motorfordonet tillsammans med styrenheten och strömbrytaren. Det finns emellertid motorfordon som är utrustade med trådlösa alkoholsensorer som kommunicerar trådlöst med en styrenhet som är fast anordnad i motorfordonet. En fördel med trådlösa alkoholsensorer är att de kan förvaras utanför fordonet när fordonet står parkerat. Detta medför att alkoholsensorerna inte utsätts för de temperaturvariationer som förekommer i kupén i ett motorfordon där temperaturen kan variera mycket mellan kalla vinternätter och soliga sommardagar.

Ett ändamål med uppfinningen är att tillhandahålla en spärranordning för ett motorfordon och ett motorfordon med en sådan spärranordning med vilka det är möjligt att i förväg bestämma vilka motorfordon en viss förare ska ha tillstånd att köra.

Ett ytterligare ändamål med uppfinningen är att tillhandahålla en spärranordning för ett motorfordon och ett motorfordon med en sådan spärranordning som möjliggör registrering av förarna då de försöker starta fordonen.

Ett fordonsspärssystem enligt uppfinningen är avsett för ett motorfordon. Fordonsspärssystemet innefattar en spärranordning som är inställbar i ett första läge i vilket motorfordonet inte kan startas och ett andra läge i vilket motorfordonet kan startas, en styrenhet innefattande en mottagare för mottagning av ett meddelande och anordnad att styra

spärranordningen i beroende av meddelandet, och en alkoholdetektor innefattande en alkoholsensor som är anordnad att mäta en alkoholhalt och en sändare. Sändaren är anordnad att till styrenheten sända ett meddelande innehållande information avseende alkoholhalten. Fordonsspärssystemet är anordnat att bestämma huruvida den uppmätta alkoholhalten är under en förutbestämd alkoholnivå, och styrenheten är anordnad att ställa in spärranordningen i det andra läget endast om den uppmätta alkoholhalten är under den förutbestämda alkoholnivån. Fordonsspärssystemet kännetecknas av att alkoholdetektorn innefattar ett unikt identitetsnummer, att sändaren är anordnad att inkludera alkoholdetektorns identitetsnummer i det utsända meddelandet, att styrenheten innefattar en lista innefattande åtminstone två godkända identitetsnummer, och att styrenheten är anordnad att jämföra det mottagna identitetsnumret med listan över godkända identitetsnummer, och att ställa in spärranordningen i det andra läget endast om identitetsnumret finns med på listan över godkända identitetsnummer.

#### *Yrkanden*

Volvo har i Patentbesvärsträtten vidhållit sitt yrkande att patentet ska upphävas.

Scania har bestritt ändring.

Uppfinningen definieras i de självständiga patentkraven 1 och 13 enligt patentet enligt följande.

1. Fordonsspärssystem (100) för ett motorfordon (1), vilket fordonsspärssystem innefattar en spärranordning (5) som är inställbar i ett första läge i vilket motorfordonet (1) inte kan startas och ett andra läge i vilket motorfordonet (1) kan startas, en styrenhet (6) innefattande en mottagare (7) för mottagning av ett meddelande och anordnad att styra spärranordningen (5) i beroende av meddelandet, och en alkoholdetektor (9) innefattande en alkoholsensor (14) som är anordnad att mäta en alkoholhalt och en sändare (10), varvid sändaren (10) är anordnad att till styrenheten (6) sända ett meddelande innehållande information avseende alkoholhalten, varvid fordonsspärssystemet (100) är anordnat att bestämma

huruvida den uppmätta alkoholhalten är under en förutbestämd alkoholnivå, och varvid styrenheten är anordnad att ställa in spärranordningen i det andra läget endast om den uppmätta alkoholhalten är under den förutbestämda alkoholnivån,

kännetecknat av

att alkoholdetektorn (9) innefattar ett unikt identitetsnummer,

att sändaren (10) är anordnad att inkludera alkoholdetektorns identitetsnummer i det utsända meddelandet,

att styrenheten (6) innefattar en lista innefattande åtminstone två godkända identitetsnummer, och

att styrenheten (6) är anordnad att jämföra det mottagna identitetsnumret med listan över godkända identitetsnummer, och att ställa in spärranordningen (5) i det andra läget endast om identitetsnumret finns med på listan över godkända identitetsnummer.

13. Motorfordon (1) med ett fordonspärssystem (100) enligt något av föregående patentkrav.

### *Grunder*

Volvo har till grund för sin talan anfört att uppfinningen saknar uppfinningshöjd.

Scania har till grund för sin talan anfört att uppfinningen har uppfinningshöjd.

### *Utveckling av talan*

Volvo har till utveckling av talan anfört i huvudsak följande.

Samtliga särdrag i ingressen till patentkrav 1 är kända från D1.

När det gäller de särdrag som återfinns i den kännetecknande delen av patentkrav 1 jämfört med vad som framgår av D1, så kan konstateras att den grundläggande funktionen med ett överlagrat krav på identifiering för att kunna starta fordonet är känt från D1. Se [0033] i D1 där det framgår att krav på inmatning av en PIN-kod kan föreligga.

Systemet i D1 ställer alltså utöver alkoholtestet krav på en godkänd kod för att fordonet ska kunna startas. Enligt det aktuella patentet måste detektorn vara godkänd (uppvisa ett godkänt nummer) medan i D1 måste föraren ange en kod som är godkänd. Det finns inte någon egentlig skillnad i teknisk effekt mellan de båda alternativen.

Det enda särdrag som skiljer uppfinningen från D1 och som har någon reell teknisk effekt, är att det finns en lista med minst två identitetsnummer som är godkända identitetsnummer. Den tekniska effekten som den skillnaden leder till är att två eller flera detektorer kan ges tillstånd till ett och samma fordon.

Det objektiva problemet är således att vid användning av en alkoholsensor med ett överlagrat krav på identifiering för att kunna starta fordonet, tillse så att två eller fler detektorer och därmed två eller fler användare kan få tillgång till ett och samma fordon.

En fackman som utgår ifrån D1 och står inför det objektiva problemet har tillgång till en rad olika applikationer där access ska ges till ett flertal användare.

Exempelvis kan fackmannen studera D7 där det finns beskrivet ett system där olika användare kan prövas för access till olika fordon i en fordonsflotta. I D7 jämförs en inkommande identifikationskod från en nyckel med ett nummer lagrat hos fordonet och beroende på resultatet kan olika funktioner göras tillgängliga, exempelvis start av motorn. Se [0006]-[0011], och särskilt [0008]-[0009] där det anges att ett antal identifikationskoder kan användas för att ge access till olika nycklar i det fall samma fordon (i en fordonsflotta) brukar användas flera olika användare.

En fackman som startar från D1 och står inför det objektiva problemet skulle med fackmannamässiga kunskaper skapa en lista med två eller flera nummer och använda detta för att nå fram till den uppfinningsenliga lösningen.

Det går alldeles utmärkt att förse ett antal användare med varsin detektor som fungerar till ett och samma fordon oberoende om systemet utnyttjar en PIN-kod eller en lista med koder för att godkänna start av fordonet. Det finns inte något definierat i patentkrav 1 som inte återfinns

i D1 och som samtidigt skulle möjliggöra att varje förare kan ha en egen alkoholmätare istället för att varje fordon har en alkoholmätare.

Scania har utvecklat sin talan på i huvudsak följande sätt.

D7 visar att en och samma startnyckel kan ge tillgång till flera olika fordon. Tänkta användningsområden är bilpooler hos företag eller uthyrningsfirmor. Nyckeln kan också innehålla information om t ex inställningar för bilradion, backspeglar eller förarstolen. I D7 nämns också att ett av problemen med den kända tekniken som uppfinningen ska lösa är att varje nyckel är utrustad med ett unikt ID-nummer. Uppfinningen enligt D7 har ingen koppling till alkoholtester av förare.

Volvo menar att D1 eller D6 kan utgöra det mest lämpliga dokumentet för en bedömning av uppfinningshöjd. Även om D1 har flera tekniska särdrag gemensamt med uppfinningen enligt patentkrav 1, så betyder det dock inte att dokumentet därför skulle vara en bra utgångspunkt för bedömning av uppfinningshöjd. D1 är inriktat på ett system som ska användas på ett enda fordon och av en enda förare och redan där skiljer sig D1 från den uppfinning som beskrivs av patentkrav 1. Vidare löser D1 problemet med förare som försöker kringgå alkoholtestet vid start av fordonet, något som vår uppfinning inte alls berör.

Uppfinningen enligt D6 är inriktad på fordon som körs i yrkestrafik och därmed brukas av flera olika förare. När föraren har identifierat sig, genom t ex en PIN-kod eller genom att sätta in körkortet i en kortläsare, får fordonet information som är unik för just den föraren, t ex vilken typ av fordon föraren är behörig att köra. Föraren måste sedan utföra ett alkoholtest innan fordonets tändningskrets kan slutas.

Mot bakgrund av detta anser vi att D6 är det dokument som kommer uppfinningen enligt patentkrav 1 närmast. Anledningen till detta är att D6, precis som vår uppfinning är inriktad på en situation med flera förare som har tillgång till flera fordon. Det problem som D6 löser är att öka säkerheten vid yrkestrafik, och det är också ett av syftena med vår uppfinning.

Den anordning som beskrivs i D6 motsvarar den kända teknik som framgår av ingressen till patentkrav 1. Uppfinningen enligt patentkravet skiljer sig från vad som visas i D6 genom de kännetecknande särdragen, av vilka inga återfinns hos D6. Effekten som uppnås av dessa särdrag är att det blir enklare och mer hygieniskt att administrera alkoholtester för ett antal förare. Eftersom varje förare kan ha sin egen alkometer så behöver man inte vara orolig för att någon annan har spridit baciller på alkometern, utan man kan se till att den är så ren som man själv vill ha den. I och med att identifieringen sker genom själva alkometern så slipper man också momentet med identifiering av föraren som finns i den kända tekniken och det gör hela processen smidigare.

Det objektiva problemet i förhållande till D6 blir därför att förenkla testproceduren för alkoholtester av ett antal förare i ett fordonsspärssystem samt att göra proceduren mer hygienisk. Fackmannen på området som läser D6 och ställs inför detta problem finner ingen lösning i den kända tekniken. I D6 så hanteras situationen med flera förare genom att det är just föraren som ska identifieras och varje fordon är utrustad med en fast alkometer. Ingen identifiering av själva alkometern blir då nödvändig, men en sådan lösning avhjälpes heller inte det objektiva problemet. Inget av de övriga anförda dokumenten berör heller problemet med att administrera alkoholtester för flera förare. Dokumenten D1-D5 berör endast situationen med ett fordon och en alkometer och kan därför inte ge någon som helst ledning om hur ett system för flera förare kan utformas. Eftersom D7 överhuvudtaget inte nämner något om alkoholtester så är det otänkbart att fackmannen skulle konsultera D7 för lösningen av det objektiva problemet. D7 är överhuvudtaget inte relevant i sammanhanget eftersom det inte berör samma teknikområde som uppfinningen, nämligen att utföra alkoholtester av förare.

Om en fackman på området trots detta skulle konsultera D7 för att modifiera systemet i D6, så skulle han inte från D7 få någon som helst ledning om att ändra själva alkometern. Resultatet skulle alltså bli ett fordon med en nyckel enligt vad som visas i D7 och en alkometer enligt vad som visas i D6, men utan någon samverkan mellan nyckel och alkometer. Han skulle därmed inte finna en lösning på det objektiva



problemet och särskilt inte en sådan lösning som presenteras i patentkrav 1.

Eftersom den kända tekniken inte ger någon fingervisning om att det objektiva problemet kan lösas på samma sätt som beskrivs i patentkrav 1 så konstateras att patentkravet skiljer sig väsentligt från vad som blivit känt före dagen för patentansökan.

## DOMSKÄL

*Fråga om vilken tidigare känd teknik som kommer uppfinningen närmast*

Scania har anfört att D6 representerar den teknik som kommer uppfinningen närmast eftersom tekniken enligt D6, i likhet med uppfinningen, är inriktad på en situation med flera förare som har tillgång till flera fordon samt att det problem som D6 löser är att öka säkerheten vid yrkestrafik och det är också ett av syftena med den aktuella uppfinningen.

Volvo har för sin del anfört att dokumenten D1 och D6 är likvärdiga i detta avseende och att båda kan tjäna som utgångspunkt vid bedömning av uppfinningshöjd.

Av 2 § patentlagen följer att en uppfinning för att vara patenterbar måste vara ny och ha uppfinningshöjd i förhållande till all teknik som blivit känd före dagen för patentansökan. För att en uppfinning ska kunna konstateras sakna uppfinningshöjd räcker det däremot med att någon utgångspunkt i den kända tekniken leder till en sådan bedömning. I det senare fallet behöver bedömningen nödvändigtvis inte grunda sig på den teknik som kommer uppfinningen närmast (jfr EPO:s avgöranden i t.ex. mål nr T 967/97 punkten 3.2 och T 688/05, sid. 7). Det är emellertid lämpligt att sträva efter att identifiera och utgå från den teknik som kommer uppfinningen närmast.

*Nyhet och uppfinningshöjd*

Uppfinningen som den definieras i patentkravet 1 är ny då inget av de anförda dokumenten visar uppfinningen i sin helhet.

För bedömning av uppfinningshöjd har Scania som ovan sagts anfört att dokumentet D6 representerar den teknik som kommer uppfinningen närmast då den är inriktad på en situation med yrkestrafik samt flera förare och fordon. Uppfinningen enligt patentkravet 1 är dock inte begränsad till sådana förhållanden.

Dokumentet D1 och D6 visar båda fordonsspärssystem innefattande en alkoholdetektor för mätning av eventuellt förekommande alkoholhalt i en förares utandningsluft och i beroende av mätresultatet tillåter de start av fordonet eller inte. Härutöver innefattar fordonsspärssystemen i D1 och D6 någon form av identifiering av föraren.

Mot denna bakgrund kan endera dokumentet tjäna som utgångspunkt vid bedömning av uppfinningshöjden och rätten utgår från tekniken som framgår av dokumentet D1.

Uppfinningen som den definieras i patentkravet 1 skiljer sig från tekniken i D1 genom att alkoholdetektorn innefattar ett unikt identitetsnummer som är inkluderat i meddelandet till styrenheten och att styrenheten innefattar en lista med godkända identitetsnummer samt att styrenheten ställer in spärranordningen i det andra läget som tillåter start endast om det mottagna identitetsnummret finns med på listan.

Enligt vad som anges i patentbeskrivningen är ett syfte med uppfinningen att göra det möjligt att i förväg bestämma vilka motorfordon en viss förare skall ha tillstånd att köra. Med den ovan konstaterade skillnaden uppnås att det åtminstone är möjligt att i förväg bestämma vilka alkoholdetektorer som ska fungera tillsammans med visst fordon. Under förutsättning att varje förare tilldelas en alkoholdetektor kan därmed indirekt bestämmas vilka förare som ska ha tillgång till vilka fordon.

Fackmannen får således anses stå inför problemet att begränsa en alkoholdetektors, enligt D1, funktion till vissa fordon i en fordonspark och därmed uppnå möjligheten att bestämma vilka förare som ska ha tillgång till vilka fordon.

I dokument D7 beskrivs ett elektroniskt nyckelsystem för fordon där varje nyckel har en identifieringskod och systemet i fordonet innehåller en lista med identifieringskoder som ger tillgång till fordonet. En nyckel fungerar således bara tillsammans med de fordon där listan innefattar nyckelns identifieringskod. Systemet ger därmed möjligheten att ge en innehavare av en viss nyckel tillgång till ett eller flera fordon.

Scania har hävdats att fackmannen inte skulle konsultera D7 eftersom tekniken i D7 inte avser alkoholtester och därmed inte berör samma teknikområde som uppfinningen. Som ovan sagts erhålls med skillnaderna mellan uppfinningen och den kända tekniken en lösning på ett problem som inte är relaterat till mätningen av alkoholhalten. Genom skillnaderna ges fordonspärssystemet också den egenskapen att en viss alkoholdetektor bara fungerar i vissa fordon och därmed ges även möjligheten att bestämma vilka fordon en förare ska ha tillgång till. Fackmannen får därför i det nu aktuella fallet anses ha anledning att ta del av känd teknik som avser system som kan begränsa en förars tillgång till fordon i en fordonspark.

En tillämpning av tekniken i D7 leder fackmannen till att lösa det aktuella problemet att begränsa en alkoholdetektors funktion till vissa fordon genom att förse alkoholdetektorn i fordonspärssystemet enligt D1 med en identifieringskod, identitetsnummer, och styrenheten i fordonet med en lista på godkända identifieringskoder. Fackmannen inser därtill direkt att om varje förare tilldelas en alkoholdetektor kan det bestämmas vilka fordon han ska ha tillgång till.

Den kända tekniken leder således fackmannen som söker lösa ovanstående problem till uppfinningen som den definieras i patentkravet 1, varför denna saknar uppfinningshöjd.

Samma bedömning gäller uppfinningen som den anges i patentkravet 13.

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

---

I avgörandet har deltagit patenträttsråden Stefan Svahn, ordförande, Håkan Sandh, referent, och f patenträttsrådet Ulf Hallin. Enhälligt.