



PATENTBESVÄRSRÄTTENS DOM

meddelad i Stockholm den 3 juni 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: Hans Forsell

Scania CV AB, 151 87 Södertälje

SAKEN

Upphävande av patent på tätning, fordonshytt och chassi försedd med sådan tätning samt användning av sådan tätning

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Patent- och registreringsverkets (PRV) beslut den 23 maj 2011
angående patent nr 0701267-7, se bilaga 1

DOMSLUT

Med undanröjande av det överklagade beslutet häver Patentbesvärsrätten patentet.

EE

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) beviljats patent på ”Tätning, fordonshytt och chassi försedd med sådan tätning samt användning av sådan tätning” invände Volvo Technology Corporation (Volvo) mot patentet och yrkade att det skulle upphävas. Genom det överklagade beslutet avslog PRV invändningen. PRV fann i sitt beslut att påstått öppet utnyttjande inte var styrkt samt att uppfinningen skiljde sig väsentligen från övrig anförd känd teknik.

I målet har anförts känd teknik enligt följande.

- D1: Fernfahrer Magazin Trucker 2007 nr 5 (mai) sid. 68-70, Test: Renault Kerax 450 DXI 8x4. Kies zum Dessert
- D2: JP 11240343
- D3: US 4398508
- D4: DE 3339059
- D5: US 4781388
- D6: US 6079714

Volvo har i målet även hänvisat till registerutdrag från intern databas (E1, E2, E5, E6), interna ritningar (E3, E4), fotografi (E7) och till intyg från SG och TR.

Uppfinningen

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

Uppfinningen avser en tätning mellan ett fordonschassi och en fordonshytt, en fordonshytt och ett fordonschassi försedda med en sådan tätning samt användning av en sådan tätning.

En övervägande del av dagens lastbilar har motorn placerad i chassiet under hytten, och hytten har typiskt en välvd undersida som utgör motorrummets övre begränsningsyta. Under motorn, som sitter infäst vid chassiet, finns det ofta kåpor som bl.a. syftar till att minska bullret från motorn. Lastbilshytten är ansluten till chassiet via en mängd anord-

ningar syftande bland annat till att ge en god åkkomfort, t. ex. genom att tillhandahålla fjädring, stöddämpning, krängningshämning och vibrationsdämpning. Lastbilshytten, och därmed även motorrummets övre begränsningsyta, är således rörligt infäst vid chassiet.

Motorrummets framsida begränsas vanligtvis av fordonets olika kylare, och bakåt är motorrummet väsentligen öppet för att möjliggöra ett flöde av luft genom kylaren, genom motorrummet förbi motorn, och ut ur fordonet genom motorrummets bakre öppning. Mellan fordonets olika kylare, som är fästa vid chassiet, och den relativt fordonets kylare rörligt infästa hytten, finns en luftspalt för att undvika skav och kollisioner då hytten under körning rör sig relativt kylarna. Typiska hyttrörelser relativt chassiet är ganska små i sidled, lite större i fordonets färdriktning och ganska stora i höjddled.

Utrymmet i motorrummet är begränsat, och avståndet mellan lastbilens motor och fordonets kylare, som är belägna i chassiets front och utgör motorrummets främre vägg, är begränsat. Likaledes är avståndet mellan motorn och motorrummets sidoväggar begränsat. Dessa trånga utrymmen gör att det finns ett väsentligt flödesmotstånd för den luft som passerar in genom kylaren och genom motorrummet. Detta flödesmotstånd leder till att en ansevärd del av luften som passerat in i motorrummet genom kylaren läcker ut framåt, vid sidan av eller ovanför kylaren, i de spalter som finns mellan hytt och chassi/kylare. Då denna luft efter passagen genom kylaren är varmare än luft vid normal yttemperatur utgör den ett problem, eftersom en del av den återigen sugas in genom kylaren och därmed höjer temperaturen på kylarluften, med försämrade kylning som följd. Detta problem är sedan länge väl känt, och det har delvis lösts med skivformiga gummitätningar mellan kylare och hytt.

Emellertid finns det flera problem med att använda gummitätningar för denna tillämpning. Hyttens stora rörelse i vertikalled ger upphov till en stor rörelse längs med tätningens utbredningsriktning på kylarens sidor, och denna rörelse sliter sönder tätningarna längs kylarens sidor eftersom tätningarna inte är flexibla i denna riktning. Dessutom har den yta på hytten som vetter mot motorrummet ofta en komplicerad form med pressade strukturer i plåten och olika delar som är monterade på ytan. Detta leder till att det behövs ett flertal gummikomponenter för att

åstadkomma en rimlig tätning av spalterna, vilket leder till ökade kostnader för såväl materiel och lagerhållning som arbete vid montering. På många lastbilmodeller är hytten dessutom tippbar framåt för att medge åtkomst till motorn vid service och underhåll; detta komplicerar ytterligare tätningsproblemet då tippningsrörelsen kräver en god frigång mellan hytt och kylare.

Ett ändamål med uppfinningen är att tillhandahålla en enkel, billig, hållbar och effektiv tätning av en spalt mellan ett fordonschassi och en fordonshytt.

Enligt uppfinningen är tätningen utformad som en borste, och strån hos borsten är figurklippta på ett sådant sätt att längden på stråna varierar längs borstens utsträckning. Med en borste kan på överraskande enkelt sätt med god tätning överbryggas de varierande spalter som uppträder mellan chassiet och fordonshytten. Genom figurklippningen kan borsten enkelt formas för att täta mot komplicerade strukturer och monterade komponenter på den motstående ytan.

Yrkanden

Volvo har i Patentbesvärsträtten vidhållit att patentet ska upphävas.

Scania har bestritt ändring.

Uppfinningen definieras i de självständiga patentkraven 1, 10, 11 och 12 enligt patentet på följande sätt.

1. Tätning anordnad att täta mellan ett fordonschassi (10) och en fordonshytt (14), kännetecknad av att tätningen är utformad som en borste (28), och att strån (32) hos borsten (28) är figurklippta på ett sådant sätt att längden på stråna varierar längs borstens utsträckning.
10. Fordonshytt (14) anordnad med en tätning enligt något av föregående krav.
11. Fordonschassi (10) anordnat med en tätning enligt något av föregående krav.
12. Användning av en tätning enligt något av föregående krav för att täta mellan ett fordonschassi (10) och en fordonshytt (14).

Grunder

Volvo har till grund för sitt yrkande anfört att uppfinningen saknar nyhet alternativt saknar uppfinningshöjd.

Scania har till grund för sitt bestridande anfört att uppfinningen är ny och har uppfinningshöjd.

Utveckling av talan

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

Öppen utövning

I dokumentet D1 visas på sidan 69 ett foto på ett motorrum. I fotot visas en tätning avsedd att täta mellan ett fordonschassi och en fordonshytt där tätningen är utformad som en borste och där strån hos borsten är figurklippta på ett sådant sätt att längden hos stråna varierar längs borstens utsträckning.

Bilden visar ett fordon med registreringsnummer F2693 WW 169. Fotot togs av KS vid en provkörning. I den högupplösta kopian (E7) av bilden visas tydligt att detaljen i det övre högra hörnet är en borstkonstruktion enligt patentet.

Fordonet har visats för pressen en tid innan publiceringen av D1 och det framgår att borsttätningen visats och vid detta tillfälle dokumenterats på ett foto.

D1 visar sålunda ett foto av ett i bruk taget fordon som uppvisats för journalister som har till uppgift att beskriva fordonet. Vid provnings-tillfället tas det foto som tydligt visar borsttätningen enligt patentet.

Sålunda har en borstkonstruktion enligt patentet visats för allmänheten innan datumet för inlämnande av patentansökan.

Ytterligare har öppen utövning förekommit genom försäljning av ett fordon till DUVERNEY TP den 20 September 2006. Såsom framgår av intyget från SG så lagras information angående sålda fordon i Renaults

databas "Consult". Databasen har till syfte att stödja eftermarknadsåtgärder för företaget, såsom fastställande av vilka reservdelar ett fordon kan vara i behov av. Databasen innehåller därför information om till vem fordonet såldes och en detaljerad lista av alla delar fordonet är uppbyggt av.

I detta fallet framgår det att ett fordon av modell KERAX med visst identifikationsnummer levererats till DUVERNEY TP den 17 oktober 2006.

Det framgår vidare att fordonet var utrustat med en viss detalj som innefattar en borsttätning.

Av intyget från TR, som konstruerat och utarbetat ritningar för den borsttätning som används i fordon av keraxmodellen, framgår att den detalj som visas i det övre högra hörnet i det i D1 publicerade fotot är samma detalj som beskrivs i ritningsunderlag för borsttätningen för fordon av keraxmodellen.

Detta innebär att för en fackman på området visar publikationen av fotot av motorrummet på sidan 69 i D1 en tätning enligt patentet.

Nyhet i förhållande till dokument D6

Patentkravet 1 anger enbart att tätningen är anordnad att täta mellan fordonshytt och fordonschassi. Den valda formuleringen innebär att den avser en tätning som är lämpad för ändamålet, men inte är placerad mellan fordonshytt och fordonschassi. Inga speciella dimensioneringar eller krav på utformning för att vara lämpad för detta ändamål anges. Detta innebär att kravet enbart beskriver en figurklippt borsttätning.

I det fallet att en speciell tolkning skall göras, vilken särskiljer en figurklippt borsttätning avsedd för vilket ändamål som helst och en borsttätning för det speciella ändamålet att täta mellan hytt och chassi, så måste patentet i sin helhet beskriva vilka speciella egenskaper som är nödvändiga för att utgöra en tätning lämpad för detta ändamål. Sådan information framgår inte genom patentet.

Detta innebär att särdraget "anordnad att täta mellan fordonshytt och fordonschassi" inte kan ges en begränsande tolkning samt att i det fallet att enbart vissa typer av material, storlekar etc. är lämpliga, sådan information inte framgår av patentansökan och att tillräcklig beskrivning därigenom saknas.

Dokumentet D6 visar en tätning för att reducera gasläckaget i en gasturbin. Strån hos borsten är klippta på ett sådant sätt att längden på stråna varierar längs borstens utsträckning. Det finns vidare inget som tyder på att tätningen enligt D6 skulle vara direkt olämplig för att täta mellan ett fordonschassi och en fordonshytt. Vad som anges i patentkravet 1 är således inte nytt i förhållande till D6.

Uppfinningshöjd

Patentkravet 1 definierar enbart en tätning vilken är utformad som en borste, och att strån hos borsten är figurklippta på ett sådant sätt att längden på stråna varierar längs borstens utsträckning.

Det är dessutom angivet att tätningen är anordnad att täta mellan chassi och hytt. Denna bestämning, som utgör ett kriterium på vad borsten är lämpad för är enligt vad som ovan angivits inte begränsande då inget finns angivet angående vad som krävs för en lämplighet för detta ändamål.

En beskrivning av en tidigare känd lösning i D2 kan anses vara mest närliggande teknik då den är inriktad mot precis samma applikation, det vill säga tätning mellan ett fordonschassi och en fordonshytt, samt har många särdrag gemensamt med patentkrav 1.

I D2 visas närmare bestämt en tätning (6 i figur 6 och 7) anordnad att täta mellan ett fordonschassi och en fordonshytt. Tätningen har en urtagning 6a, vilket innebär att tätningen har en varierande höjd i dess utsträckningsriktning.

Patentkravet 1 skiljer sig från den tidigare kända lösningen i D2 i det att tätningen är utformad som en borste samt att längden på borstens strån varierar i borstens utsträckning. Med andra ord definieras urtagningen av ett parti med kortare strån. Då borstens strån är flexibla kommer tät-

ningen icke att skadas (eller i värsta fall slitas sönder) vid inbördes rörelse mellan fordonschassit och fordonshytten. Ett objektiva tekniskt problem med uppfinningen kan då formuleras som att åstadkomma en mer hållbar tätning.

D3 är från precis samma tekniska område av tätning mellan inbördes rörliga delar vid en radiator hos ett fordon och adresserar samma problem att tillåta nämnda rörelser utan att tätningen skadas. D3 löser problemet genom att tätningen utgörs av en borste med flexibla strån, se figur 1-3.

Det är vidare uppenbart att lösningen från D3 lätt kan appliceras i tätningen enligt D2 utan några större ytterligare ändringar. Tätningen i D3 är utformad att täta gapet mellan fläkten och ett från en radiator utskjutande hölje, se figur 1-3. Det måste anses vara uppenbart för fackmannen inom området att utnyttja idén med borsttätning från D3 och modifiera dess form så att den istället är utformad att täta gapet mellan radiatoren och hytten. Speciellt bör poängteras att det vore uppenbart för fackmannen att utforma borsten så att dess strån har en varierande längd i tätningens utbredningsriktning så att tätningen får en urtagning med en form som svarar mot nämnda befintliga urtagning i tätningen enligt D2.

Patentkrav 1 har därmed inte uppfinningshöjd.

Scania har till utveckling av sin talan i Patentbesvärsträtten anfört i huvudsak följande.

Det är inte styrkt att ett fordon med den åberopade tätningen sålts, tagits i bruk eller offentliggjorts på annat sätt innan patentansökan gavs in.

För att visa att den aktuella tätningen varit känd vid ansökans ingivande har hänvisats till ett intyg från SG. I detta påstås att ett fordon med den åberopade tätningen otvivelaktigt levererats bara för att det anges så i en företagsintern databas.

Uppgifterna är i och för sig inmatade i databasen men det kan ha hänt något som gjort att fordonet aldrig levererades, men att uppgifterna inte

ändrades i databasen. Det kan dessutom vara frågan om felinmatning av data eller annat slarv eller glömska som gör att uppgifterna i databasen inte speglar verkligheten.

Om, vilket inte visats, fordonet med den åberopade tätningen levererats är det inte ställt utom varje tvivel att det tagits i bruk på ett sådant sätt att tätningen kan anses vara känd. Fordonet kan t.ex. ha utnyttjats i företagshemlig testverksamhet eller vid transporter inom ett företags-hemligt inhägnat område till vilka obehöriga inte haft tillträde. SG:s intyg visar därför inte på ett otvetydigt sätt att ett fordon med den åberopade tätningen levererats eller tagits i bruk på ett sådant sätt att tätningen kan anses vara känd.

Vad gäller tidningsartikeln i D1 och bilden på sidan 69 som visar ett motorutrymme på en Renault Kerax, anförs följande.

Det framgår inte av bilden, eller av artikeln i övrigt, att det är en tätning man ser. Det är heller inte möjligt att se om det som kan vara en tätning är anordnat att täta en spalt mellan en kylare och en motorhuv. Trots att Volvo har förstorat bilden är det inte möjligt att se huruvida det finns urtag i ändarna på det som påstås vara en tätning. Om det är en tätning med urtag i vardera änden som visas på bilden så framgår det varken av texten eller av bilden hur tätningen är utformad i övrigt. Det framgår inte på något sätt att det är en borsttätning enligt uppfinningen såsom den definieras i patentkrav 1, vilket innebär att uppfinningen enligt patentkrav 1 är ny. Fackmannen som tar del av innehållet i nämnda artikel erhåller inte något incitament till att utnyttja en borsttätning enligt patentkrav 1. Med hänsyn taget till det ovan nämnda uppfyller patentkravet 1 även kravet på uppfinningshöjd.

I målet hänvisar Volvo till interna ritningar som visar en borsttätning samt en högupplöst kopia av det foto som ligger till grund för bilden i tidskriften samt en förstoring av den högupplösta kopian.

Ritningarna är Renault Trucks egendom som inte får kopieras utan tillstånd, är interna dokument och företagshemligheter som inte spridits till fackmännen inom det aktuella området eller till allmänheten. Ritningarna som endast invändaren, Renault och den leverantör som ska tillverka

föremålet på ritningarna känt till, kan inte användas för att förtydliga det som påstås framgå av nämnda bild.

Det högupplösta fotografiet är en efterhandskonstruktion. Av invändarens argumentation framgår att det högupplösta fotografiet är en direkt kopia av det originalfoto som togs av KS och som publicerades i D1. Det framgår ingenstans vilken storlek och upplösning originalfotot presenterades i men det framgår med all tydlighet att Volvo i efterhand beställt en kopia i full storlek och med högsta möjliga upplösning. Det kan inte uteslutas att fotografiet aldrig tidigare offentliggjorts i full storlek och med högsta möjliga upplösning utan endast i mindre storlek med lägre upplösning där detaljerna inte framgår lika tydligt. Volvo har i efterhand beställt ett högupplöst fotografi från fotografen men har inte visat att just detta högupplösta fotografi varit känt vid ansökans ingivande.

Volvo hänvisar vidare till ett intyg från TR som säger att fotot på motorrummet i D1 visar en borsttätning. Det är dock omöjligt att se detta. Intyget visar inte att den åberopade tätningen varit känd vid ansökans ingivande utan endast att TR utarbetat ritningar som inte är allmänt tillgängliga samt att han bekräftar att han vet något som inte går att se på bilden i D1.

Volvo påstår att fordonet med den åberopade tätningen en tid innan publiceringen av D1 visats för journalister och anser att tätningen därför visats för allmänheten. Det finns inget som tyder på att fordonet visats för ett flertal journalister utan det förefaller av Volvos bevisning som om fordonet endast visats för fotografen KS. Det framgår dessutom inte av Volvos bevisning under vilka omständigheter fotografen arbetade, om han skrivit under ett sekretessavtal eller ej. Det kan därför inte anses styrkt att fotograferingen i sig utgör ett offentliggörande för allmänheten.

Patentkravet 1 lyder "Tätning anordnad att täta mellan ett fordonschassi och en fordonslytt". Volvo hävdar att denna bestämning innebär att tätningen är lämpad för ändamålet men inte är placerad mellan fordonslytt och fordonschassi.

Enligt WordFinder Professional Svenskt Synonymlexikon (WordFinder PC-based Dictionaries Professional - version 10.1.1) betyder anordna - arrangera, organisera, ordna, installera och inrätta. Det framgår alltså med all tydlighet att tätningen är installerad mellan fordonschassi och fordonshytt för att tätas.

D6 visar en borsttätning för att reducera gasläckage i en gasturbin. Borsttätningen har formen av en halvcirkel vilket visas i figur 2. Strån hos borsten är vinklade relativt det underlag stråna är fästade vid vilket resulterar i ogynnsamt avstånd mellan vissa strån, som då överlappar varandra vilket visas i figur 2. För att få en jämnare fördelning av enskilda strån är vissa strån klippta på ett sådant sätt att längden på stråna varierar längs borsten utsträckning, vilket t.ex. visas i figur 3. Genom att göra på detta sätt erhålles en tätning där stråna inte överlappar varandra men där tätningen erhåller en jämn tätande yta utan urtag. D6 visar inte någon borsttätning enligt patentkravet 1, vilket innebär att uppfinningen enligt patentkrav 1 är ny.

En fackman som tar del av innehållet i D6 erhåller inte något incitament till att utnyttja en borsttätning enligt patentkrav 1. Med hänsyn taget till det ovan nämnda uppfyller patentkravet 1 även kravet på uppfinningshöjd.

I D2, som visar en tätning mellan en kylare och en fordonshytt, beskrivs att det vid kända lösningar är en spalt mellan kylaren och hytten för att det ska vara möjligt att tippa hytten. Ett problem med sådana lösningar är att varm luft som passerat kylaren blåser genom spalten tillbaka till kylaren och försämrar dess effektivitet. En konventionell lösning på detta problem är att anordna en tätning i nämnda spalt. Av figur 7 som visar känd teknik framgår att tätningen (6) sträcker sig radiellt ut från kylaren mot hyttens golv och mot vertikala hyttsidodelar. Det finns inget i D2 som antyder att tätningen har formen av en borste.

Det beskrivs att det är nödvändigt att utforma urtag i den radiellt sig sträckande tätningen för rördragning och liknande och att detta är ett problem eftersom det krävs ett stort antal mantimmar för att åstadkomma urtagen och för att montera tätningen. För att lösa detta problem föreslås att tätningen, i stället för att sträcka sig radiellt ut från kylaren

och kräva urtag för ledningar, tillåts sträcka sig framåt ut från kylaren för att på så sätt täta spalten mellan hytt och kylare utan att urtag krävs. Det anges att eftersom tätningen sträcker sig framåt från kylaren inkräktar den inte på utrymmet för rörledningar eller liknande som är anordnade i utrymmet mellan hytt och kylare, vilket innebär att tillbakablåsningen förhindras på ett enkelt och tillförlitligt sätt samtidigt som urtag för ledningar inte krävs.

D2 visar inte en borsttätning enligt patentkravet 1, vilket innebär att uppfinningen enligt patentkrav 1 är ny. Fackmannen som tar del av innehållet i D2 erhåller inte något incitament till att utnyttja en borsttätning enligt patentkrav 1. Med hänsyn taget till detta uppfyller patentkravet 1 även kravet på uppfinningshöjd.

D3 och D4 visar båda en tätning i form av en borste med strån av lika längd. Tätningen är anordnad i en spalt mellan två chassifasta delar nämligen en fläkt och ett hölje som skjuter ut från en kylare. Varken D3 eller D4 visar en borsttätning enligt patentkravet 1, vilket innebär att uppfinningen enligt patentkrav 1 är ny. En fackman som tar del av innehållet i D3 eller D4 erhåller inte något incitament till att utnyttja en borsttätning mellan en kylare och en hytt vilken borsttätning är utformad med strån vars längd varierar längs borstens längdriktning. Med hänsyn taget till detta uppfyller patentkravet 1 även kravet på uppfinningshöjd.

Volvo hävdar att det är nära till hands för fackmannen att utnyttja idén med borsttätning från D3 eller D4 och modifiera dess form så att den i stället är utformad att täta gapet mellan kylaren och hytten och utforma tätningen så att dess strån har en varierande längd i tätningens längdriktning så att tätningen får ett urtag med en form som svarar mot nämnda urtag i tätningen enligt D2.

I D2 beskrivs, som tidigare nämnts, en tätning där man vill undvika urtag eftersom de orsakar problem. Fackmannen som ställs inför D2 och vill undvika urtag får inte något som helst incitament till att modifiera någon av tätningarna enligt D3 eller D4 på ett sådant sätt att en tätning enligt patentkravet 1 skulle kunna erhållas. Det är snarare tvärt om. D2 säger "undvik urtag" och eftersom varken D3 eller D4 visar eller nämner

några urtag skulle fackmannen aldrig komma på tanken att utforma tätningen så att dess strån har en varierande längd i tätningens längdriktning så att tätningen får ett urtag med en form som svarar mot nämnda urtag i tätningen enligt D2. D3 och D4 ger heller inte fackmannen något incitament att modifiera tätningens form så att den i stället är utformad att täta gapet mellan kylaren och hytten.

De anförda dokumenten D3 och D4 visar således inte något som kan anses ge fackmannen ett incitament till att modifiera tätningen enligt D2 på ett sådant sätt att en tätning enligt patentkravet 1 skulle kunna erhållas. Tätningen enligt patentkravet 1 kan inte anses vara närliggande för en fackman mot bakgrund vad som är tidigare känt genom D3 eller D4.

DOMSKÄL

Uppfinningen allmänt tillgänglig före ansökningsdagen?

Volvo har anført att en tätning motsvarande vad som anges i patentet har blivit allmänt tillgänglig före patentets ansökningsdag genom en artikel i "Fernfahrer Magazin Trucker" om fordonsmodellen Renault Kerax. Volvo har i sammanhanget även hänvisat till en högupplöst kopia av en bild i artikeln och till intyg från TR.

Artikeln innehåller ingen text som behandlar en tätning och den bild som finns i tidskriften kan enligt rättens mening inte anses ge fackmannen sådana upplysningar att denne skulle förstå att en del av bilden föreställer en tätning, än mindre förstå något närmare om dess konstruktion. Vad som eventuellt framgår av den högupplösta kopian av bilden – vilken inte var publicerad i samband med den aktuella artikeln – förändrar inte vad som visats i tidskriftsartikeln och därmed inte vad som blivit allmänt tillgängligt genom densamma. Det har heller inte påståtts i målet att den högupplösta bilden publicerats varken i tidskriften eller på annat sätt, före patentets ansökningsdag.

I sammanhanget har Volvo även hänfört sig till ett utlåtande från TR som konstruerat och utarbetat ritningar för den borsttätning som påstås

förekomma på fordon av Keraxmodellen. TR har hänvisat till ett antal ritningar avseende detaljer som uppgetts ingå i den aktuella fordonsmodellen. Vad som visas på dessa ritningar förändrar inte vad som kan anses ha blivit allmänt tillgängligt genom tidskriftsartikeln. Ritningarna i sig har heller inte påståtts vara publicerade före patentets ansökningsdag.

En tätning motsvarande vad som anges i patentet kan därför inte anses ha blivit allmänt tillgänglig genom den aktuella artikeln i "Fernfahrer Magazin Trucker".

Volvo har även anfört att fordonsmodellen Renault Kerax visats för journalister före patentets ansökningsdag och att tätningen därmed blivit allmänt tillgänglig. Scania har bestritt detta och anfört att fordonet endast har visats för fotografen KS som tagit de aktuella bilderna.

I målet är inte utrett under vilka villkor som de åberopade bilderna togs. Därmed kan, mot Scantias bestridande, fotografen vid det aktuella tillfället inte anses ha varit en representant för allmänheten som utan förbehåll fick del av tekniken.

Volvo har vidare anfört att ett fordon med en viss tätning sålts till DUVERNEY TP före patentets ansökningsdag. Volvo hänvisar i detta sammanhang till ett intyg från SG. I intyget anges att i bolagets interna register finns en registrerad försäljning av en lastbil till den aktuella kunden vid en tidpunkt före patentets ansökningsdag. Registret innehåller även en uppgift om att fordonet skulle vara utrustat med en viss detalj motsvarande en tätning.

Uppgifterna i intyget grundar sig emellertid enbart på registeruppgifter och kan därför inte anses visa att ett fordon med en på visst sätt utformad tätning faktiskt har levererats till kunden före patentets ansökningsdag.

Det är sammanfattningsvis inte visat att en tätning motsvarande vad som anges i patentet har blivit allmänt tillgänglig genom att den visats för en fotograf eller genom en försäljning.

Nyhet?

Med hänvisning till patentkravets 1 ingress, ”Tätning anordnad att tätas mellan ett fordonschassi (10) och en fordonshytt” har Volvo anfört att patentet avser en tätning som är lämplig att användas för tätning mellan fordonschassi och fordonshytt. En känd tätning som i övrigt uppfyller bestämmelserna i patentkravet kan därför utgöra nyhetshinder även om den inte direkt anges vara avsedd för det aktuella ändamålet. Scania hävdar däremot att tätningen enligt patentet är anordnad mellan fordonschassi och fordonshytt varför enbart tätningar som är avsedda för det ändamålet kan utgöra nyhetshinder.

Den aktuella utformningen av patentkravet gör dess skyddsomfång i någon mån oklart. I praxis tolkas formuleringar i patentkrav efter mönstret ”anordning för visst ändamål” som att anordningen ska vara lämplig för ändamålet. Känd teknik som inte direkt anges vara avsedd för ändamålet kan ändå utgöra nyhetshinder om den inte är olämplig för ändamålet. Av patentets beskrivning framgår att tätningen är speciellt framtagen för att användas mellan fordonschassi och fordonshytt. Av beskrivningen framgår dock inte att placeringen ger tätningen några speciella egenskaper utöver sådana som fackmannen omedelbart inser och vad som redan anges i patentkravet. Det finns därför inte anledning till annan tolkning av patentkravet i detta fall än att tätningen ska vara lämplig för uppgiven placering. Jämför med vad Patentbesvärslagen anfört i mål 10-101.

Dokumentet D6 visar en borsttätning för att reducera gasläckage i en gasturbin. Tätningen har en halvcirkelform med avslutande raka partier och avser att lösa problemet att det uppstår ett gap i den nedre delen och en överlappning i den övre delen av tätningen med konventionell lutning av borsttätningens strån i 45°. Detta löses genom att stråna i borsten ges en lutning av 45° i centrum av den halvcirkelformade delen och att lutningen ges en gradvis övergång till 90° på de raka delarna. Denna utformning ger dock upphov till olika stråtäthet längs tätningen. Genom att på visst sätt trimma strållängden minskas denna önskade effekt.

I patentkravet anges ”att tätningen är utformad som en borste och att strån hos borsten är figurklippta på ett sådant sätt att längden på stråna varierar längs borstens utsträckning”. Av patentets beskrivning framgår

att genom figurklippningen borsten kan formas för att täta mot komplicerade strukturer och monterade komponenter på den motstående ytan.

I tekniken enligt D6 anpassas tätningen till formen på det utrymme som tätningen ska fylla genom en variation av strånas lutning i förhållande hållaren. Trimningen av strållängden görs sedan för att få en mer homogen stråttäthet. Trimningen av strållängden enligt tekniken i D6 har således ett annat syfte än i uppfinningen varför den kända trimningen inte kan anses motsvara den figurklippning som avses i patentet. Därmed skiljer sig tätningen enligt patentkravet 1 från den genom D6 kända tätningen.

Uppfinningshöjd?

Av anförd känd teknik får vad som anges i dokumentet D2 anses representera den teknik som kommer uppfinningen närmast. Den kända tekniken avser att lösa problemet med att kylluft som passerat kylaren och värmts upp återförs till kylarens framsida via det utrymme som finns mellan kylare och förarhytt vilket leder till försämrad kylkapacitet. Enligt dokumentet D2 har detta problem konventionellt lösts med en tätning av gummi för tätning mellan kylare och förarhytt, se figur 7. Tätningen har försetts med urtag för anpassning till det avsedda utrymmets form.

Uppfinningen som den definieras i patentkravet 1 skiljer sig från denna teknik genom att tätningen är utformad som en borste. Enligt patentets beskrivning uppnås härmed en enkel, billig, hållbar och effektiv tätning, vilket får anses vara egenskaper som fackmannen normalt eftersträvar.

Fackmannen får således anses stå inför problemet att finna en alternativ utformning av tätningen.

Genom dokument D3 är förut känd en borsttätning som förhindrar återcirkulation av kylluft från trycksidan till sugsidan av en kylfläkt i ett fordon. I den kända tekniken används en borsttätning som är flexibel, hållbar och tätar effektivt mellan fläkt och hölje vilka delar har en viss relativrörelse vid fordonets drift.

Tekniken enligt D3 ger således fackmannen insikt om att en borsttätning kan utnyttjas för att förhindra återflöde av kylluft i fordon.

Fackmannen som med utgångspunkt i den genom D2 kända tätningen, den formskurna gummitätningen, söker efter en alternativ utformning av tätningen leds således av tekniken i D3 till en tätning utformad som en borste med urtag för utrymmets oregelbundna form. Borstens strållängd kommer därför att variera längs tätningens utsträckning.

Den kända tekniken leder således fackmannen till uppfinningen som den definieras i patentkravet 1 varför denna saknar uppfinningshöjd.

Beträffande uppfinningen som den definieras i de självständiga patentkraven 10, 11 och 12 får på motsvarande sätt anses att fackmannen leds av tekniken i D3 till ett utbyte av den genom D2 kända konventionella tätningen, den formskurna gummitätningen, mellan chassi och förarhytt till en tätning utformad som en borste med urtag för utrymmets oregelbundenheter. Borstens strållängd kommer att variera längs tätningens utsträckning.

Den kända tekniken leder således fackmannen även till uppfinningen som den definieras i patentkraven 10, 11 och 12.

Uppfinningen saknar mot bakgrund av det anförda uppfinningshöjd varför det beviljade patentet ska hävas.

ANVISNING FÖR ÖVERKLAGANDE, se bilaga 2 (Formulär A)

I avgörandet har deltagit patenträttsråden Peter Strömberg, ordförande, Håkan Sandh, referent, och Marianne Bratsberg. Enhälligt.