



PATENTBESVÄRSRÄTTENS DOM

meddelad i Stockholm den 9 maj 2014

Klagande

Modul-System HH AB, 556138-6409

Box 148, 431 22 Mölndal

Ombud: Jessica Olsson

Awapatent AB, Box 11394, 404 28 Göteborg

SAKEN

Patent på "Fästanordning och användning av fästanordning"

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Patent- och registreringsverkets (PRV) beslut den 29 juni 2011
att avslå patentansökan nr 0900992-9, se bilaga 1

DOMSLUT

Patentbesvärsrätten avslår överklagandet.

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 Modul-System HH AB (Modul-System) ansökt om patent på ”Fäst-anordning och användning av fäst-anordning” fann PRV att fäst-anordningen och användningen av densamma saknade uppfinningshöjd i förhållande till känd teknik.

I det överklagade beslutet hänvisade PRV till teknik känd genom dokumenten US 4060278 A (D1), FR 2695177 A1 (D2) och WO 2006057596 A1 (D5).

Uppfinningen

Av patentansökans beskrivning framgår bl.a. följande om uppfinningens tekniska område, bakgrund och ändamål.

Uppfinningen hänför sig till en fäst-anordning för energiabsorption innefattande två fästpartier och en expansionsdel, där expansionsdelen har en utsträkningsriktning mellan nämnda fästpartier anordnade på var sin motsatta sida av expansionsdelen.

Det är vanligt att i servicefordon utrusta ett lastutrymme eller ett bakre utrymme hos ett fordon med till exempel skåp, verktygshållare, hyllor eller modulsystem som kan vara uppbyggda av modulenheter. Detta sker vanligtvis i ett separat steg efter det att fordonet har tillverkats, dvs. utrustning av fordonet i fråga görs separat från tillverkningen. Innan fordonet utrustas med specialutrustning förses vanligtvis lastutrymmet i fordonet med ett inre golv, vanligen av trä. Detta golv kan används som ett ankare för modulsystemet. Modulsystemet är ofta också åtminstone delvis anordnat till väggen och syftet är att motverka att enheten tippar till exempel i en sväng. Det är vanligt att säkra modulenheten/enheterna i väggen med vinkeljärn och fixeringselement t.ex. skruvar eller liknande i fordonets vägg. Oftast sätts modulsystemet fast i minst två punkter. Ett vinkeljärn placeras på ena sidan av modulsystemet och ett annat på andra sidan av samma modulsystem. Det finns dock en risk under kraftig retardation av fordonet, att modulsystemet eller en modulenhet kan ”bryta sig loss” och orsaka skador inne i fordonet. Modulsystemet/enheterna är vanligtvis ganska tunga, särskilt när de är utrustade med

verktyg och material och de kan i så fall innebära en säkerhetsrisk. Under kraftig retardation eller kollision av fordonet kan modulenheten i ett "värsta scenario" om den inte är säkert fäst till fordonet "bryta sig igenom" till förarens hytt och därmed även orsaka personskador. Om vinkelfästen och fixeringselement används utsätts de för väldigt stora krafter vid en kraftig inbromsning. Den svagaste länken är ofta gränssnittet till bilen eller fixeringselementet, där t.ex. skruven bryts av innan energin i den kraftiga inbromsningen är slut och modulen kan därmed "bryta sig loss" och orsaka skador.

För att minska risken behövs därför ett säkrare system för fastsättning av modulsystem/enheter i fordon.

Det är sedan tidigare känt att använda sig av energiabsorberande fästelement för att fästa t.ex. en säkerhetsbarriär/nät i ett lastutrymme, där last åker framåt och slår i barriären/nätet vid en kraftig inbromsning. Fästelementet kan då absorbera delar av kraften. Sådana fästelement kan vara komplicerade att tillverka för att få önskad energiabsorption och kan kräva ett visst utrymme mellan väggen och den inredning som ska monteras. Detta utrymme kan eventuellt orsaka att ytterligare inredning inte får plats, då man endast har ett begränsat utrymme i lastutrymmet. Således finns det fortfarande ett behov av en alternativ fästordning som kan absorbera energi.

Uppfinningen har till ändamål att uppfylla ovanstående behov.

Yrkanden

Modul-System har, som bolagets talan får förstås, vidhållit patentansökan i första hand med patentkrav som inkom den 26 oktober 2011, betecknade "Huvudyrkande", och i andra hand med samma dag inkomna patentkrav betecknade "Andrahandsyrkande". Bolaget har i förhållande till de av PRV prövade patentkraven därvid begränsat uppfinningen enligt respektive yrkande till att avse enbart en fästordning.

Uppfinningen definieras i förstahandsyrkandets enda självständiga patentkrav på följande sätt.

Fästanordning (1) för energiabsorption, vilken fästanordning (1) är avsedd för att fästa inredning till ett servicefordon, innefattande två fästpartier (2) och en expansionsdel (3), där expansionsdelen (3) har en utsträckningsriktning mellan nämnda fästpartier (2) anordnade på var sin motsatta sida av expansionsdelen (3), varvid expansionsdelen (3) innefattar åtminstone ett nätformat mönster (5) av sammanhängande länkpartier (8) som möts i knutpunkter (6, 6'), varvid åtminstone en första tänkt rak linje (L1) utmed ett länkparti (8) sträcker sig mellan två knutpunkter (6, 6') förbundna av nämnda länkparti (8), varvid nämnda linje (L1) är anordnad i en vinkel (α) till expansionsdelens utsträckningsriktning, varvid fästanordningen (1) är k ä n n e t e c k n a d a v att åtminstone ett av fästpartierna (2) är anordnade i vinkel till expansionsdelen (3).

Uppfinningen enligt andrahandyrkandets enda självständiga patentkrav skiljer sig från förstahandsyrkandets självständiga patentkrav endast genom vad som anges i patentkravets kännetecknande del, som har följande lydelse.

k ä n n e t e c k n a d a v att båda fästpartierna (2) är anordnade i vinkel till expansionsdelen (3).

Grunder

Bolaget har anfört att uppfinningen enligt första- respektive andrahandsyrkandets självständiga patentkrav 1 är ny och har uppfinningshöjd i förhållande till känd teknik.

Utveckling av talan

Modul-System har till utveckling av sin talan anfört i huvudsak följande vad gäller *förstahandsyrkandet*.

Inga av energiabsorptionselementen i D1 eller D2 är avsedda för att fästa inredning till ett fordon och inga av dem visar/beskriver att åtminstone ett av fästpartierna är anordnade i vinkel till expansionsdelen.

Energiabsorptionselementet enligt D1 kan anses som närmast känd teknik då det också används i ett fordon. D1 visar ett energiabsorptions-

element som används tillsammans med säkerhetsbältet för att fånga kraften från en passagerare som flyger framåt vid t.ex. en krock. Skillnaden mellan närmast känd teknik och uppfinningen enligt patentkravet är att elementet i D1 inte är anpassat till att fästa inredning till ett servicefordon, utan det används för att fånga upp en kraft som kommer farande mot ett säkerhetsbälte. D1 uppvisar inte heller att åtminstone ett av fästpartierna är anordnade i vinkel till expansionsdelen.

Den tekniska effekten är att man möjliggör en säkrare infästning av inredningen så att den inte kan tippa in mot fordonet samtidigt som man får en enkel fästsättning av inredning som redan är anordnad i servicefordonet. Det objektiva problemet som ska lösas är hur man kan säkerställa att inredningar som redan finns anordnade i servicefordon sitter fast ordentligt så att de inte utgör en säkerhetsrisk vid en kraftig retardation av fordonet i någon riktning samtidigt som man gör detta på ett enkelt sätt.

Uppfinningen löser det genom att åtminstone ett av fästpartierna är anordnat i vinkel till expansionsdelen. Genom att anordna det i vinkel blir fästordningen stabilare så att inredningen vid en ev. sidokrock hålls fast och t.ex. inte tippas inåt, dvs. fästordningen blir stabilare i en riktning som är i vinkel till expansionsdelen. Samtidigt är den lättare att montera på inredning som redan finns på plats i servicebilen. Fästordningen kan först fästas fast i fordonet och sedan i inredningen alternativt tvärtom utan att man behöver flytta på inredningen.

För fackmannen inom området är det allmänt känt att inredning i servicefordon, där inredningen ofta är väldigt tung, ska fästas så hårt som möjligt till fordonet så att den inte kan lösgöras vid en häftig inbromsning t.ex. vid en krasch och orsaka skada vare sig inne i servicefordonet eller på föraren. Detta kan ske genom många fästpunkter. Det man vill är att inredningen inte ska kunna fara in i förarhytten och den ska inte heller kunna tippa t.ex. in i fordonet då det kan orsaka skada inne i servicefordonet.

D1 beskriver ett energiabsorptionselement, som är till för att absorbera energi från en kraft som kommer på säkerhetsbältet, dvs. absorbera energi som kommer via en kraft som påverkar ett annat element. I detta

fall kommer kraften på säkerhetsbältet när en passagerare flyger framåt. Elementet är implicit till för att förhindra att för stor kraft kommer på passagerens bröstorg, så istället för en stum uppfångning av kroppen, expanderar elementet så att det tar upp en del av kraften, dvs. säkerhetsbältet kan röra sig med passagerarens kropp och bromsa upp passageraren samtidigt som energiabsorptionselementet sträcks ut. Uppbromsningen av passageraren bör därför bli skonsammare än om uppbromsningen skulle ske med ett bälte som tvärt stoppar passagerarens kropp, dvs. energiabsorptionselementet används inte för att fästa fast något, utan för att ta upp energi så att inte passageraren skadas.

Därtill är elementet enligt D1 inte anpassat för att fästa inredning till ett servicefordon, då D1 har ett försvagat område (pga. urtag 6) vid sina infästningspunkter. Inredning i servicefordon är ofta väldigt tunga och skulle man vilja använda detta element till att fästa fast det i ett servicefordon med syfte att hålla fast inredning i ett servicefordon måste man först ändra om elementet, dvs. ta bort detta urtag så att man får ett stabilare element. Dessutom finns det inget i D1 som tyder på att man ska böja den ena änden mot expansionselementet och det är inte heller uppenbart för fackmannen att göra det. Vill fackmannen anordna ett energiabsorberande element som D1 för att anordna inredning till ett servicefordon skulle fackmannen montera det rakt mellan inredningen och servicefordonet, alternativt via en mellandel, t.ex. ett flexibelt band så som visas i D1, för att göra det enklare att montera elementet. För att lösa problemet så att man undviker att inredningen kan tippa t.ex. in i fordonet skulle fackmannen anordna flera platta energiabsorberande element för att göra konstruktionen starkare.

Det finns inget i D1 som tyder på att fackmannen skulle lösa problemet på något annat sätt. Detta styrks även av att D1 har varit känt sedan mitten av 70-talet och PRV har inte funnit något dokument som visar en fästanoordning enligt patentkravet, eller något annat dokument som används för att anordna inredning till ett servicefordon så att inredningen inte kan orsaka skada.

D2 uppvisar ett energiabsorptionselement som har liknande konstruktion som D1 och inte heller i D2 finns det något som lär fackmannen att elementet kan användas för att fästa inredning till ett servicefordon. Detta

element är till för att absorbera energi från en nedfallande sten som kan fångas upp eller bromsas av ett nät. Elementet självt är inte till för att hålla fast en sten så att den inte kan lösgöra sig.

I D2 finns det inte heller något som tyder på att man ska böja den ena änden mot expansionselementet och det är inte heller uppenbart för fackmannen att göra det. Vill fackmannen anordna ett energiabsorberande element som D2 för att fästa inredning till ett servicefordon skulle fackmannen montera det rakt mellan inredningen och servicefordonet, alternativt via en mellandel, t.ex. en flexibel kabel så som visas i D2, för att göra det enklare att montera elementet då det är det mest uppenbara för fackmannen. Det finns inget som pekar på att fackmannen skulle börja böja till ena änden på elementet. För att lösa problemet så att man undviker att inredningen kan t.ex. tippa in i fordonet skulle fackmannen anordna flera platta energiabsorberande element för att göra konstruktionen starkare.

I det överklagade beslutet anförs WO 2006057596 som D5 och att det ska vara ett dokument som var anfört i föreläggandet av 2010-01-12. I en telefonnotis (tjänsteanteckning) från den 14 januari 2010 står det dock att det vid detta samtal bekräftades av PRV att uppgiften i nämnda föreläggande om vilket dokument D5 avser är felaktig och att "D5 anförd i föreläggandet /.../ ska vara WO 9606756 A1", som också är det dokument som finns med i ITS-rapporten. Modul-System har därför utgått från att D5 är WO 9606756.

Fästorganen i D5 (WO 9606756) är inte anpassade för att fästa inredning i fordon för att lösa det objektiva problemet då fästorganen i D5 ska vara "releasably secured" till fordonet, dvs. i D5 vill man att fästorganen ska kunna lossna från fordonet. Ser man bara till att de ska kunna absorbera energi som kommer av en kraft från inredningen (konsolen) så löser de redan det på ett annat sätt och fackmannen har därmed inget behov att byta fästorganen mot de i D1 eller D2.

Även om fackmannen skulle få för sig av någon anledning att byta ut dem så skulle han/hon inte byta ut fästorganen i D5 mot de i D1 eller D2, då fästorganen i D5 ska vara "releasably secured" till fordonet och i D1 och D2 beskrivs inte att de är "releasably secured". I D1 och D2 vill man tvärt

om att de inte ska lossna. Ett säkerhetsbälte vill man inte ska lossa innan man tar ut passageraren. Skulle energiabsorptionselementet vid en krock dras ut, vill man att passageraren ska förstsätta att hållas fast t.ex. om ytterligare krafter skulle uppkomma t.ex. vid en seriekrock. I D2 där man vill bromsa upp och fånga stenar som ramlar ner vill man inte att skydds nätet ska sluta att fungera efter att energiabsorptionselementet har expanderats efter att nätet har fångat upp en stor sten. Man vill att nätet ska fortsätta ha sin uppfångningsfunktion så länge som möjligt.

Elementen i D1 och D2 visar endast öppningar för fastsättning i båda ändarna men det beskrivs inte närmare hur de ska sättas fast. Fackmannen som läser D5 lär sig dock att enligt D5 är den ände som visar endast öppningar till för att sättas fast i konsol 11 med nit eller andra fästordningar och den andra änden är den ände som är "releasably fixed" till fordonet. I figurerna 7, 8 och 9 ser man att de ändar som har hål för fastsättning ska skruvas fast, dvs. de ska inte kunna lossna. Då man i D5 vill ha ett fästelement som ska kunna lossna på ena sidan då den påverkas av en kraft skulle fackmannen inte titta på element där man beskriver att elementen har hål för fastsättning i båda ändarna, dvs. där fackmannen skulle sätta fast dem fixerat. Därmed skulle fackmannen inte byta ut fästorganet mot de i D1 eller D2. Fackmannen skulle inte heller bara ersätta den vågformade delen 35 i fig. 5 och 6, eller böjarna 48, 49 i fig. 7 och 8 eller böjarna 59 i fig. 9, vilka tillåter att bandet/elementet sträcker sig i detta område när konsolen rör sig framåt under inflytande av en islagskraft, med den absorberande strukturen som beskrivs i D1 och D2. Detta då expansionsdelen skulle bli betydligt större och ta mer plats, samt att fackmannen inte har någon anledning att byta ut den redan fungerande energiabsorptionsfunktionen i fästorganen i D5.

Modul-System har till utveckling av sin talan anfört i huvudsak följande vad gäller *andrahandsyrkandet*.

Inga av energiabsorptionselementen i D1 eller D2 är avsedda för att fästa inredning till ett fordon och inga av dem visar/beskriver att båda fästpartierna är anordnade i vinkel till expansionsdelen.

Den tekniska effekten och det objektiva problemet är samma som för förstahandsyrkandet. En fästordning där båda fästpartierna är

anordnade i vinkel till expansionsdelen ger ökad flexibilitet vid montering samt att fästnanordningen blir ännu mer stabil så att inredningen t.ex. inte kan tippa vid en krock. Fackmannen skulle på samma grunder som för förstahandsyrkandet inte komma fram till uppfinningen utifrån D1 eller D2.

DOMSKÄL

Patentkrav 1 enligt förstahandsyrkandet avser en fästnanordning för energiabsorption. Uppgiften i patentkravet att fästnanordningen är avsedd för att fästa inredning till ett servicefordon får förstås på det sättet att fästnanordningen ska vara lämplig för denna användning. Några närmare uppgifter om vad som avses med inredning eller om inredningens vikt framgår inte av patentkravet och bestämningen får därför ges en vid innebörd. Vidare anges i patentkravets kännetecknande del att åtminstone ett av fästnanordningens fästpartier är anordnat i vinkel till expansionsdelen. Hur stor vinkeln är anges inte i patentkravet varför vinkeln omfattar alla möjliga värden.

I D1 beskrivs en energiabsorberande del för säkerhetsbälten. Den energiabsorberande delen förbinder två delar av ett säkerhetsbälte och utgörs av ett metallband som har en expansionsdel och två fästpartier anordnade på var sida om expansionsdelen. Expansionsdelen är försedd med tvärgående rader av öppningar som medger att expansionsdelen vid en viss belastning kan förlängas under upptagande av energi.

I D1 anges inte att den energiabsorberande delen utöver att förbinda bältesdelar är avsedd för att fästa inredning i ett servicefordon. Den får trots detta anses vara lämplig för en sådan användning, i vart fall för att fästa någon form av inredning i ett servicefordon.

Fästnanordningen enligt patentkrav 1 skiljer sig från den energiabsorberande delen enligt D1 genom att åtminstone ett av fästpartierna är anordnat i vinkel till expansionsdelen. Genom en sådan utformning eftersträvas enligt vad som framgår av beskrivningen att fästnanordningen ska vara anpassad till den omgivning som den ska monteras på.

Fackmannen får därmed med utgångspunkt i tekniken enligt D1 anses vara ställd inför problemet att åstadkomma en fästänordning som ska vara enkel att montera.

I patentansökans beskrivning anges vad gäller däri uppgiven känd teknik att det är vanligt att säkra inredning till ett fordons vägg med hjälp av vinkeljärn. Fackmannen på området känner således till att det är vanligt att använda sig av vinklade fästorgan.

En fackman som ställs inför ovan nämnda problem skulle därvid utan vidare överväga att modifiera den energiabsorberande delen enligt D1 på så sätt att någon av, eller båda, fästdelarna vid behov anordnas i vinkel i förhållande till expansionsdelen för att överensstämma med de geometrier som den ska samverka med.

Patentbesvärsträtten delar således PRV:s bedömning att fästänordningen enligt förstahandsyrkandets patentkrav 1 saknar uppfinningshöjd.

Av motsvarande skäl saknar fästänordningen enligt andrahandsyrkandets patentkrav 1 uppfinningshöjd.

På grund av ovan anförda skäl kan överklagandet inte bifallas.

ANVISNING FÖR ÖVERKLAGANDE, se bilaga 2 (Formulär A)

I avgörandet har deltagit patenträttsråden Jeanette Bäckvall, ordförande, Anders Brinkman, referent, och Heléne Eliasson. Enhälligt.