



PATENTBESVÄRSRÄTTENS DOM

meddelad i Stockholm den 30 mars 2015

Klagande

1) EH

2) AN

SAKEN

Patent på "IFD Fartdämpare"

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Patent- och registreringsverkets (PRV) beslut den 23 september 2014
att avslå patentansökan nr 1100885-1, 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 FRAMSTÄLLT YRKANDE M.M.

Sedan EH och AN ansökt om patent på ”IFD Fartdämpare” har PRV genom det överklagade beslutet avslagit patentansökan med motiveringen att uppfinningen enligt de självständiga patentkraven inte är ny i förhållande till känd teknik. PRV hänvisade i sitt beslut till teknik känd genom US 4203685 A (D1) och US 6024510 A (D2).

Uppfinningen

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

Uppfinningen avser en flexibel vägbula och en hastighetsbegränsningsanordning omfattande en sådan vägbula.

Vägbulor enligt känd teknik utgörs av asfalterade eller gjutna rundade förhöjningar i gatan som kastar ett fordon uppåt om fordonet kör över vägbulan alltför fort. Vägbulor är lika verksamma mot små privatfordon som mot passagerarbussar och tvingar bussar att bromsa för att kunna passera vägbulan med så liten inverkan på passagerare och bussförare som möjligt. Passagerarbussar förmodas hålla rimlig fart och det är olämpligt att passagerare och bussförare utsätts för gupp. Vägbulor som påverkar även bussar är därför oönskade.

Ett ändamål med uppfinningen är därför att tillhandahålla en flexibel vägbula som påverkar fordon med större vikt avsevärt mindre än fordon med lägre vikt, samt en hastighetsbegränsningsanordning som omfattar sådana vägbulor som påverkar fordon med större hjul och/eller större vikt avsevärt mindre än fordon med mindre hjul och/eller lägre vikt.

Uppfinningen reducerar kraftigt den välkända risken för nack- och ryggskador hos busschauffören. Tester har visat att uppfinningen hamnar klart under de gränsvärden som satts enligt den internationella standarden ISO 2631. Samma gynnsamma effekt uppnås för andra tyngre yrkesfordon som brandkår, sopbil, militärfordon etc. Uppfinningen är också skonsam för passagerare. Det har hänt att passagerare skadats när bussar kört för fort över väggupp. Idag tar man bort väggupp på många

gator p.g.a. nämnda problem. Dessutom medför uppfinningen mindre slitage, lägre servicekostnader, förlängd livslängd hos bussen och en bränslesnålare körning i och med att bussen kan hålla en jämnare hastighet.

Yrkande m.m.

EH och AN har, som deras talan får förstås, vidhållit patentansökan med oförändrade patentkrav, vilka framgår av bilaga 1, och till grund för talan anfört att uppfinningen är ny och har uppfinningshöjd i förhållande till känd teknik.

EH och AN har i Patentbesvärsrätten vidare anfört i huvudsak följande. Det framgår tydligt av bl.a. beskrivningen i patentansökan att när ett fordon kör över vägbulan så kollapsar den för tyngre fordon men inte för lättare sådana. I beskrivningen anges därvid följande: ”När ett lätt fordon passerar över vägbulan förblir mellanväggarna, med förbehåll för viss svikt, stående, så att fordonet kastas uppåt och därefter faller ned om fordonet försöker passera vägbulan alltför fort. När däremot ett tillräckligt tungt fordon passerar över vägbulan ger mellanväggarna efter så att vägbulan kollapsar och fordonet kan passera vägbulan med liten inverkan på fordonet”. Andemeningen i de självständiga patentkraven är densamma, att vägbulan ska kollapsa för tyngre fordon men inte för lättare fordon.

DOMSKÄL

Patentbesvärsrätten konstaterar inledningsvis att det är patentkraven som anger den uppfinning som söks skyddad. Om det som anges i ett patentkrav till alla delar framgår av känd teknik är uppfinningen enligt patentkravet inte ny.

Patentkrav 1

Patentkrav 1 avser en vägbula som är avsedd att anordnas vinkelrätt mot en vägs längdutsträckning. Den patentsökta vägbulan ska följaktligen i framställt skick ha den i patentkravet angivna utformningen även för det fall den inte är monterad på vägen. Av patentkravet framgår att vägbulan har ”åtminstone ett hål som sträcker sig inuti vägbulan i dess längdsutsträckning”. Eftersom hålet ska sträcka sig inuti vägbulan får detta anses innebära att vägbulan har ett hål med utsträckning innanför den omonterade vägbulans begränsningsytor.

I D1, som PRV i sitt beslut ansett representerar den mest relevanta tekniken, beskrivs en på en väg fästbar, fartbegränsande anordning (vägbula) som enligt figurerna är långsträckt och har en välvd ovansida. Vägbulan är av komprimerbart material och har en plan undersida som kan vara försedd med två nedåt öppna kanaler som sträcker sig i vägbulans längdriktning. Kanalerna bidrar till vägbulans komprimerbarhet/flexibilitet. När ett fordon passerar vägbulan deformerar den varefter den återtar sin ursprungliga form.

Den omonterade vägbulan enligt patentkrav 1 skiljer sig enligt Patentbesvärslättens mening från tekniken enligt D1 genom att dess hål sträcker sig inuti vägbulan. Att den uppfunna vägbulan har åtminstone ett sådant hål bidrar till vägbulans flexibilitet. Av patentansökan går det inte att utläsa någon annan effekt som är direkt förknippad med en sådan utformning.

Fackmannen får därför, med utgångspunkt i D1, anses stå inför problemet att åstadkomma en alternativt utformad flexibel vägbula och skulle med hjälp av sina allmänna kunskaper direkt inse att en lösning är att modifiera den kända vägbulan på så sätt att den istället för nämnda kanaler har långsträckta hål inuti själva vägbulan och därvid komma fram till en anordning enligt patentkravet 1.

Vägbulan enligt patentkrav 1 kan därför inte anses skilja sig väsentligen från tekniken enligt D1.

I det överklagade beslutet anges att även D2 representerar relevant teknik.

D2 beskriver en fartbegränsande anordning och att flera sådana anordningar kan anordnas efter varandra på en väg. Anordningen innefattar ett ihåligt, långsträckt element som har ett lufttätt hölje vars övre del utgörs av ett elastiskt material och bildar en upphöjning när det långsträckta elementet är fyllt med luft. Anordningen har därutöver ventilorgan som tillåter luft att passera in i och ut ur det ihåliga elementet. Ventilorganen kan vara anordnade i anordningens kortände och innefatta ett hål som sträcker sig i anordningens längdriktning. När ett fordon passerar anordningen pressas luft ut ur den samtidigt som den deformeras, varefter den återtar sin form när fordonet passerat.

Den i patentansökans krav 1 i allmänna ordalag beskrivna vägbulan är således inte ny i förhållande till den i D2 beskrivna tekniken.

Patentkrav 6

Vad gäller hastighetsbegränsningsanordningen enligt patentkrav 6 har PRV i sitt beslut utgått från tekniken enligt D2. Patentbesvärslagen delar PRV:s bedömning att uppfinningen enligt patentkrav 6 inte är ny i förhållande till tekniken enligt D2.

Patentbesvärslagen gör vidare bedömningen att det med utgångspunkt i tekniken enligt D1 får anses vara närliggande för fackmannen, med hänsyn till dennes allmänna kunskaper, att anordna flera sådana fartbegränsande anordningar efter varandra i avsikt att åstadkomma en effektiv fartbegränsning. Hastighetsbegränsningsanordningen enligt patentkrav 6 kan därför heller inte anses skilja sig väsentligen från tekniken enligt D1.

På grund av ovanstående skäl kan överklagandet inte bifallas.

ANVISNING FÖR ÖVERKLAGANDE, se bilaga 2 (Formulär A)

I avgörandet har deltagit patenträttsråden Stefan Svahn, ordförande, och Anders Brinkman, referent, samt adjungerade ledamoten Felisa Krzyzanski. Enhälligt.