

Beslutsdatum 2007-05-30

Patentansökan nr 0400944-5  
 ANSVARIG BE  
 Internationell klass (IPC)  
 G01P 003/56

BJERKENS PATENTBYRÅ KB  
 BOX 1274  
 801 37 GÄVLE SE

**Sökande:** Scania CV AB (publ), 151 87 Södertälje SE.  
**Ombud:** Bjerkéns Patentbyrå KB. Ref: 21859.  
**Benämning:** System, förfarande, fordon ECU, datorprogram  
 och datorprogramprodukt.

**BESLUT**

Patent- och registreringsverket (PRV) avslår er  
 patentansökan.

**Skäl till beslutet**  
 Se följande sida

EXP.

2007-05-30

Formatkonstater

**Hur man överklagar PRV:s beslut**

Detta beslut kan överklagas till Patentbesvärsrätten. Om ni vill överklaga beslutet ska ni göra det skriftligt. Tala om i brevet vilket beslut ni överklagar och vilken ändring i beslutet ni vill ha. Överklagandet ska ha kommit in till PRV inom två månader från beslutsdagen, annars kan överklagandet inte prövas. PRV skickar överklagandet vidare till Patentbesvärsrätten för prövning, om PRV inte själv ändrar beslutet på det sätt ni har begärt. Överklagandet ges in till:  
 Patentbesvärsrätten  
 Patent- och registreringsverket  
 Box 5055  
 102 42 Stockholm

## AVSLAG 0400944-5

**Skäl**

Föremål för beslutet är patentkrav daterat 2004-04-07 avseende ett system, fordon, förfarande och datorrelaterade produkter för beräkning av hastigheten hos ett fordon. Inga ändringar av patentkraven har förekommit under handläggningen.

Uppfinningsidén är att bestämma hastigheten hos ett fordon genom att bestämma rotationshastigheten hos olika hjulpar hos fordonet, och men hjälp av skillnaden mellan ett första och ett andra hjulpar beräkna den riktiga hastigheten.

I föreläggande daterat 2004-10-29 har följande dokument anförts:

D1: JP 62182669A  
D2: US2002/0036567A1

D1 beskriver en metod för att bestämma den verkliga hastigheten hos ett fordon genom att bestämma rotationshastigheten för diagonalt placerade hjul. Sensorer vid varje hjul och hastigheten för hjul på olika axlar används för att beräkna en verklig hastighet.

D2 beskriver en metod och en anordning för att känna av hjulegenskaper och lastens läge. Systemet kan användas för att bestämma bl.a. fordonets hastighet. Genom att använda de individuella hjulens rotationshastighet kan de olika egenskaperna bestämmas med användning av medelvärden och skillnader (stycke [0006], [0037], [0040]).

För en fackman på området är det allmänt känd teknik att fordonsdäck har varierande rullningsradie beroende på dimension, slitage, belastning, krängning, slirning, mm. Dessutom är det allmänt känt att observera rotationshastigheten för att detektera slitage, punktering, däckstryck och navigering.

Uppfinningen enligt de självständiga patentkraven anger att hastigheten hos ett fordon beräknas genom att skillnaden mellan två parametrar identifieras. Därmed överläts till fackmannen att välja parametrar och utföra beräkningen. Uppfinningstanken återfinns i ett flertal dokument, exempelvis D1. D2 beskriver också tanken att genom kombination av mätningar på individuella hjuls rotation bestämma fordonets hastighet.

Sökanden framhåller i sitt svar, och senare i muntlig förhandling, att dokumenten anger medelvärden som grund för hastighetsbestämningen.

I D2 beskrivs användning av skillnader. D2 är därmed det dokument som närmast beskriver uppfinningen.

I ansökans beskrivning (sidan 4) anges att skillnaden mellan två parametrar korrigeras linjärt med storleken hos skillnaden. Detta uppfattas som att hastigheten beräknas som  $k(V_1 - V_2) + V_2$  där  $k$  är den linjära konstanten och  $V_1$  respektive  $V_2$  är respektive rotationshastighet. Detta ger med konstanten  $\frac{1}{2}$ ,  $(V_1 + V_2) \times \frac{1}{2}$ , vilket är ekvivalent med medelvärdet av rotationshastigheterna.

Det i de självständiga kraven angivna särdraget "skillnaden mellan parametrar" är därmed ekvivalent med de kända metoderna att utnyttja medelvärden. Fackmannen skulle därmed, men utgångspunkt från D2 komma fram till system och metod som de anges i patentkrav 1, 7 och 9, liksom programvara och beräkningsutrustning enligt krav 16, 20 och 21.

Uppfinningen enligt krav 1, 7, 9, 16, 20 och 21 saknar därmed uppfinningshöjd och anger därmed inte något patenterbart.

## AVSLAG 0400944-5

Uppfinningens utföringsformer enligt resterande krav, exempelvis att använda rotationen för framhjulen, visa den beräknade verkliga hastigheten, eller att använda den verkliga hastigheten för att styra farthållaren är för fackmannen allmänt kända åtgärder varför också dessa specifikationer saknar uppfinningshöjd.

  
Jan Silfverling

  
Sture Elnäs

Patentass.

itw