

Beslutsdatum 2007-09-19

Patentansökan nr 0501432-9  
ANSVARIG MM  
Internationell klass (IPC)  
B60G 017/015, B60G 017/017

VOLVO TECHNOLOGY CORP  
CORPORATE PATENTS 06820 M1.7  
405 08 GÖTEBORG SE

Sökande: Volvo Lastvagnar AB, 405 08 Göteborg SE.  
Ombud: Volvo Technology Corp. Ref: 20535.  
Benämning: Höjdregeringssystem för ett fordon.

---

**BESLUT**

Patent- och registreringsverket (PRV) avslår er patentansökan.

Skäl till beslutet  
Se följande sida

**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

EXP.

2007-09-19

Formaliaenheten

## AVSLAG 0501432-9

**Skäl**

Beslutet avser de patentkrav som inkom till PRV den 20 juni 2007 (bilaga 1). Dessa patentkrav innebär en ändring av de ursprungliga patentkraven genom att särdraget "varvid systemet är avsett att vara stationärt anordnat inuti fordonet" har tillkommit efter orden "... flertal chassihöjdningsanordningar (5)". Vidare har "och" ersatts av "med" efter ordalydelsen "...en visningsenhet (4)", och ordalydelsen "anslutet till visningsenheten via en styrenhet (6)" har tillkommit efter ordalydelsen "...ett inmatningsmedel (7)". Slutligen har ordalydelsen "nämnda höjdningsanordningar är funktionellt anslutna till inmatningsmedlet" ersatts av "inmatningsmedlet är funktionellt anslutet till höjdningsanordningarna".

Uppfinningen avser ett system för reglering av chassihöjden på ett fordon som ska vara flexibelt, intuitivt och pålitligt. Det ska vara möjligt att justera höjden av fordonet så att den passar för höjden på till exempel en lastbrygga för att underlätta lastning och lossning. Det här uppnås genom att man, stationärt på fordonet, anordnar ett kombinationsinstrument med en display, ett menysystem och en inmatningsenhet. Med hjälp av kombinationsinstrumentet kan föraren på ett enkelt och intuitivt sätt kontrollera fordonets chassi-höjd.

Hänvisning görs till följande dokument:

D1: US 2005/0110229 A1  
D2: SE 525 848 C2  
D3: US 2002/0045977 A1

D1 beskriver ett system för att justera chassihöjden i ett motorfordon omfattandes ett flertal höjdningsanordningar (140, 150). Systemet omfattar vidare en kontrollenhet (110) för att styra chassihöjden. Kontrollenheten har ett menysystem (SW11, SW12) och en inmatningsenhet (SW13-SW18) där föraren kan sända information till höjdningsanordningarna. Kontrollenheten kan också ge en visuell indikation på justeringen av chassihöjden (L11, L12). Chassihöjden i D1 styrs av en elektronisk kontrollenhet (130). Det är möjligt att lagra förprogrammerade chassihöjder och sedan trycka på en knapp för att göra inställningen för fordonet (se stycke 89). Om den fristående enheten skulle komma bort finns en stationärt anordnad kontroll anordnad på fordonet. Den kontrollen är mindre avancerad än den fristående enheten, till exempel har den ingen display (se stycke 39 samt figur 6).

D2 visar ett fordon som är utrustat med en back-kamera.

D3 beskriver ett system för automatisk kontroll av fordonets stötdämpare beroende på i vilken terräng fordonet kör. Information om fordonets position hämtas från en GPS-mottagare (se stycke 149-155).

Patentkrav 1 och 9 skiljer sig från vad som visas i D1 genom att kombinationsinstrumentet är stationärt anordnat på fordonet. Den här skillnaden medför att risken att en fristående enhet går sönder eller tappas bort försvinner. Det problem som en fackman på området ställs inför är alltså att tillhandahålla ett system för inställning av chassihöjden hos ett fordon, vilket system minskar risken för att någon komponent i systemet försvinner eller blir obrukbar. Fackmannen lär sig från D1 att just en fristående enhet är en svag länk i systemet eftersom den kan komma bort. En närliggande lösning på problemet är då att låta den fristående enheten vara fast anordnad på fordonet. Det föreslås även i D1 att anordna en enhet stationärt på fordonet i det fall att den fristående enheten skulle komma bort. Fackmannen som ställs inför det ovan formulerade problemet och läser D1 skulle alltså modifiera den kända tekniken på ett sådant sätt att han kom fram till den uppfinning som beskrivs i patentkrav 1 och 9. Dessa patentkrav uppfyller därmed inte kraven i 2 § Patentlagen och kan därför inte godkännas.

## AVSLAG 0501432-9

I den skrivelse som inkom till PRV den 2 oktober 2006 argumenterar sökanden att den föreslagna lösningen på problemet erbjuder föraren möjligheten att på ett naturligt och säkert sätt styra chassihöjden från en position inuti fordonet. Genom att föraren vanligtvis även får annan information från eller interagerar med ett kombinationsinstrument för andra hos fordonet viktiga funktioner så kommer föraren att kunna styra höjjusteringsanordningen på ett välbekant och användarvänligt sätt. Vidare framför sökanden att D1 inte nämner det problem som formulerats ovan och därmed inte heller erbjuder någon lösning på det.

Även systemet i D1 kan användas till flera olika fordonsfunktioner och det anses som en självklar strävan för en fackman på området att utveckla system som är välbekanta och användarvänliga för föraren. De här argumenten tillför därför inte något som stöd för att skillnaden mellan den patentsökta uppfinningen och D1 skulle vara väsentlig.

De särdrag som beskrivs i patentkrav 2-4 är i sig förut kända genom D1. Eftersom samtliga av dessa patentkrav refererar till patentkrav 1 följer det på resonemanget ovan att inte heller patentkrav 2-4 skiljer sig väsentligt från vad som är förut känt. Patentkrav 2-4 uppfyller därmed inte kraven i 2 § Patentlagen och kan därför inte godkännas.

Patentkrav 5 anger att föraren kan välja mellan flera olika platser beskrivna med till exempel namnet på kunder, där varje plats har en särskild förprogrammerad chassihöjd. Systemet i D1 beskriver att man kan förprogrammera chassihöjder, men erbjuder inte möjligheten att nämna dem vid namn. Detta särdrag skulle såklart öka användarvänligheten hos kontrollenheten. En fackman som arbetar med att utforma den här typen av kontrollenheter strävar dock alltid efter att öka användarvänligheten. Att utforma en känd kontrollenhet med detta särdrag anses därför närliggande för fackmannen. Patentkrav 5 uppfyller därmed inte bestämmingarna i 2 § Patentlagen och kan därför inte godkännas.

Patentkrav 6 anger att fordonet ska vara utformat med en GPS för att bestämma dess position. I patentkrav 7 anges att den informationen ska användas för att automatiskt ställa in chassihöjden då fordonet anländer till en viss plats. Att installera GPS-mottagare i fordon är idag en välkänd metod för att bestämma fordonets position. Det är också känt att använda den informationen som indata till olika fordonssystem. Det här visas till exempel i D3. D3 beskriver ett system för automatisk kontroll av fordonets stötdämpare beroende på i vilken terräng fordonet kör. Information om fordonets position hämtas från en GPS-mottagare (se stycke 149-155). En fackman som läser D1 är redan medveten om behovet att enkelt kunna anpassa fordonets höjd efter olika platser, eftersom D1 beskriver möjligheten att förprogrammera olika chassihöjder. Att koppla det till olika platser enligt vad som visas i D3 anses därför närliggande för fackmannen. Patentkrav 6-7 uppfyller därmed inte bestämmingarna i 2 § Patentlagen och kan därför inte godkännas.

## AVSLAG 0501432-9

Patentkrav 8 anger att fordonet ska utrustas med en kamera som övervakar området bakom fordonet. Ett fordon med en sådan kamera visas i D2. Eftersom både D1 och D2 handlar om att underlätta vid lastning och lossning av fordon så anses det närliggande för en fackman att utrusta fordonet enligt D1 med en kamera enligt D2. Patentkrav 8 uppfyller därmed inte bestämmingarna i 2 § Patentlagen och kan därför inte godkännas.



Erik Wiss  
Patentexpert



Mimmi Westman  
Patentingenjör

Patentass.

MRo