

## BESLUT OM AVSLAG AV INVÄNDNING

Beslutsdatum 2011-03-17

Patent nummer 0602701-5

Volvo Technology Corp  
 Corporate Patents 06820 M1.7  
 405 08 Göteborg

Patenthavare: Scania CV AB  
 Ombud: Scania CV AB Ref: 161-06  
 Benämning: Spärranordning för motorfordon  
 Brevet sänds till: Scania CV AB, Patent, 151 87 Södertälje.  
 Volvo Technology Corp, Corporate Patents 06820 M1.7,  
 405 08 Göteborg.  
 Invändare: Volvo Technology Corporation Patentavdelningen, ombud  
 Volvo Technology Corp

### Beslut

Patent- och registreringsverket (PRV) avslår härmed invändning från Volvo Technology Corporation mot ovan angivet patent. Patentet gäller därför fortfarande.

### Skäl till beslutet

Beslutet avser patentkraven i det beviljade patentet. Kraven bifogas i bilaga 1.

Uppfinningen hänför sig till ett fordonsspärssystem avsett att förhindra alkoholpåverkade förare att framföra motorfordon. Uppfinningen avser att lösa problem som uppkommer då ett antal förare behöver tillgång till ett antal fordon i ett åkeri, bussbolag, taxibolag eller liknande. Vid användning av trådlösa alkoholås uppkommer risken för att alkoholsensorn skall förkomma, det är svårt att hålla reda på vilken alkoholsensor som hör till vilket fordon och vilka förare som har använt ett visst fordon. Uppfinningen avser att lösa dessa problem genom att låta alkoholdetektorn innefatta en alkoholsensor, en sändare och ett unikt identitetsnummer. Sändaren är anordnad att till en styrenhet sända ett meddelande avseende en uppmätt alkoholhalt. Sändaren inkluderar alkoholdetektorns identitetsnummer i det utsända meddelandet. Styrenheten är anordnad att ställa in spärranordningen i ett läge i vilket fordonet kan startas endast om den uppmätta alkoholhalten är under en förutbestämd nivå och om det mottagna identitetsnumret finns med på en lista över godkända identitetsnummer. Olika förare kan på så sätt utrustas med varsin alkoholdetektor och ha åtkomst till varsitt urval av fordon. Genom att varje förare har en egen alkoholdetektor är det möjligt att automatiskt registrera de förare som har en för hög alkoholhalt när de försöker starta ett fordon. Alkoholdetektorn kan utrustas med ett minne, så att föraren kan utföra

alkoholmätningen på annan plats än i fordonet och därigenom undvika att t.ex. busspassagerare blir medvetna om att en mätning ägt rum.

Följande dokument har anförts i invändningen och är relevanta vid bedömningen av nyhet och uppfinningshöjd:

D1: US 2006/0239856 A1  
D2: WO 02/22407 A1  
D3: US 2004/0239510 A1  
D4: US 6726636 B2  
D5: WO 96/32556 A1  
D6: WO 94/21483 A1  
D7: US 2005/0225429 A1

Invändaren hävdar att uppfinningen enligt definitionen i krav 1 saknar uppfinningshöjd i förhållande till en kombination av D1 och D7 alternativt en kombination av D6 och D7.

PRV anser att uppfinningen enligt krav 1 har nyhet och uppfinningshöjd i förhållande till de anförda dokumenten av följande skäl:

Nyhet:

Dokument D1 beskriver ett fordonsspärssystem med alkoholdetektor och utgör den mest närliggande tidigare kända teknik som framkommit.

Fordonsspärssystemet enligt definitionen i krav 1 i patentet skiljer sig ifrån det som är tidigare känt från D1 genom att alkoholdetektorn innefattar ett unikt identitetsnummer och att sändaren är anordnad att inkludera alkoholdetektorns identitetsnummer i det utsända meddelandet, dvs i meddelandet till styrenheten innehållande information avseende den uppmätta alkoholhalten, för jämförelse med en lista över godkända identitetsnummer. Inte heller något av de andra anförda dokumenten D2-D7 innehåller detta särdrag. Krav 1 uppvisar därför nyhet.

Uppfinningshöjd:

Enligt invändaren utgör D1 närmaste kända teknik, medan D6 utgör närmast tidigare kända teknik enligt patenthavaren. Enligt invändaren saknar krav 1 uppfinningshöjd i förhållande till en kombination av D1 och D7 alternativt en kombination av D6 och D7.

Uppfinningen enligt krav 1 skiljer sig ifrån D1 och D6 på samma sätt. Oavsett om man väljer D1 eller D6 som närmaste dokument, utgör skillnaden i förhållande till krav 1 att alkoholdetektorn i krav 1 innefattar ett unikt identitetsnummer som inkluderas i meddelandet som sänds från alkoholdetektorn till styrenheten för jämförelse med åtminstone två godkända identitetsnummer.

Enligt invändaren kan då det objektiva problemet formuleras som hur olika förare ska kunna ha åtkomst till olika urval av fordon och varje förare kan utrustas med varsin alkoholdetektor. Enligt invändaren ligger det nära till hands för en fackman inom området att söka efter information om hur flera användare ska kunna få tillgång till ett flertal fordon i en fordonsflotta. Enligt

invändaren skulle fackmannen då hitta D7, med sitt system av elektroniska nycklar som tillåter varje användare att få tillträde till en mängd fordon med endast en nyckel, samt med ledning av tekniken i D7 modifiera tekniken i D1/D6 och därmed komma fram till uppfinningen enligt krav 1.

PRV har en annan uppfattning om det objektiva problemet och kombinationen av D1/D6 och D7:

Det objektiva problemet som uppfinningen enligt krav 1 löser i förhållande till D1/D6 är att förenkla testproceduren för alkoholtester av ett antal förare i fordonsspärssystem där förarna har tillgång till ett antal fordon samt att göra proceduren mer hygienisk genom att varje förare kan ha en egen alkoholmätare istället för att varje fordon har en alkoholmätare.

Det finns ingenting i dokument D1 eller D6 som leder en fackman till dokument D7, eftersom D7 behandlar en elektronisk nyckel och saknar uppgifter om alkoholdetektorer. Även om en fackman skulle ledas till D7, skulle en kombination av det som är känt från D1/D6 och D7 ändå inte leda fram till uppfinningen enligt krav 1. D7 skulle tvärtom leda fackmannen bort från uppfinningen enligt krav 1 med ett identitetsnummer för varje alkoholdetektor. Istället skulle D7 leda fackmannen till att utrusta varje förare med en separat elektronisk nyckel, vilket inte är samma lösning och inte löser samma problem som uppfinningen enligt krav 1.

Inte heller med ledning av någon annan kombination av det som är tidigare känt från två eller fler av dokumenten D1-D7 är det närliggande för fackmannen att komma fram till uppfinningen enligt krav 1.

Därmed skiljer sig uppfinningen enligt definitionen i krav 1 väsentligt från det som är tidigare känt. Eftersom uppfinningen enligt det självständiga kravet 13 avser ett motorfordon med ett fordonsspärssystem enligt något av de föregående patentkraven innefattar krav 13 alla särdrag i krav 1. Därför gäller för krav 13 samma bedömning som för krav 1 enligt ovan. Uppfinningen bedöms uppvisa nyhet och uppfinningshöjd.

Invändningen avslås därför. Patentet gäller därmed fortfarande.

Nya patentkrav ingavs 2011-02-04. De nya patentkraven har oförändrat innehåll jämfört med patentkraven i det beviljade patentet. Ändringen består endast i att en del av tidigare krav 5 är flyttat till tidigare krav 6 så att krav 5 har ett större skyddsomfång än krav 6 i den nya kravuppsättningen. Patentkraven från 2011-02-04 ingavs med anledning av en rent formell brist som saknar relevans för skyddsomfånget och/eller frågan om nyhet och uppfinningshöjd som utgör grunder för invändningen. Därför har dessa patentkrav inte beaktats i invändningsärendet.

Beslutsdatum 2011-03-17 (ans.nr 0602701-5)

Beslutande

Gordana Ninkovic  
Patentexpert

Föredragande

Agneta Scidel  
Patentingenjör

**Hur man överklagar PRV:s beslut**

Detta beslut kan överklagas till Patentbesvärsrätten. Om ni vill överklaga beslutet ska ni göra det skriftligen. 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 efter att ha prövat om överklagandet skett i rätt tid. Överklagandet ges in till:

Patentbesvärsrätten  
Patent- och registreringsverket  
Box 5055  
102 42 Stockholm