

**SCANIA**

1(3)

Handled by

UTYN Niklas Gardemark, bls

Date

2012-10-03

Your date

2012-04-04

Our reference

040-11

Your reference

1150919-7

Patent- och Registreringsverket
Box 5055
102 42 STOCKHOLM

Inkom till Patent- och
registreringsverket

2012 -10- 04

Första posten

Svensk patentansökan nr 11050919-7**"Förfarande och system för felsökning av en påbyggnadsfunktion vid fordon"**

Med anledning av tekniskt föreläggande avseende rubricerade ärende daterat 2012-04-04 har vi följande kommentarer.

Av granskaren anført dokument

D1 : US20040002794A1

Nyhet

Granskaren har i föreläggandet, helt korrekt, konstaterat att samtliga patentkrav 1-19 uppvisar nyhet gentemot vad som visas i dokumentet D1, varför vi inte kommenterar detta vidare.

Uppfinningshöjd

Föreliggande uppfinning avser ett förfarande för felsökning av en påbyggnadsfunktion vid fordon där fordon, efter tillverkning av en fordonstillverkare, genomgår en påbyggnation innefattande åtminstone en påbyggnadsfunktion. Vid påbyggnationen associeras en datorläsbar representation av påbyggnadsfunktionen med fordonet, och vid en felfunktion hos påbyggnadsfunktionen fastställs åtminstone ett aktiveringsvillkor för aktivering av påbyggnadsfunktionen med hjälp av ett till fordonet anslutet diagnosverktyg. Med hjälp av diagnosverktyget och kopplingen till fordonet fastställs huruvida åtminstone ett aktiveringsvillkor för aktivering av påbyggnadsfunktionen är uppfyllt, och om aktiveringsvillkoret inte är uppfyllt genereras en signal.

Föreliggande uppfinning avser således en typ av påbyggnation där påbyggnationen utförs efter det att fordonet har tillverkats av en fordonstillverkare. Enligt granskaren anses även dokument D1 visa ett förfarande där denna typ av påbyggnation utförs. Så är dock inte fallet. Dokument D1 visar en typ av fordonsbyggnad där en och samma instans tillverkar både fordon och påbyggnation. Dokumentet visar olika exempel, där ett första exempel visar en brandbil och där ett andra exempel visar ett militärfordon av modular typ där en påbyggnadsmodul kan utbytas mot en påbyggnadsmodul av annan

SCANIA
S-151 87 SÖDERTÄLJE
SWEDEN

Telephone

Nat. 08 - 553 810 00
Int. +46 8 553 810 00

Telefax
(Patent Dept)

Nat. 08 - 553 832 80
Int. +46 8 553 832 80

Telex

10200 scania s

typ. Fortfarande är det dock en och samma instans som ansvarar för tillverkning av fordonet och dess olika moduler, med följden att integrerade och samverkande styrsystem också enkelt kan skapas, eftersom de i princip utgör en integrerad enhet.

Föreliggande uppfinning, däremot, hänför sig till en annan typ av påbyggnation vid fordon, där en fordonstillverkare tillverkar ett fordon för att sedan försäljas till annan part, där denna andra part enligt eget godtycke kan utföra påbyggnation av godtycklig typ och utan att fordonstillverkaren vid tillverkning av fordonet har vetskap om vilken typ av påbyggnation som fordonet i efterhand kommer att förse med.

Vid system av typen enligt föreliggande uppfinning har inte fordonstillverkaren kontroll över påbyggnationen, vilket innebär att inverkan från påbyggnationen i grundfordonets styrsystem är mycket oönskad eftersom detta skulle kunna ge upphov till oönskade situationer med förändringar i styrsystemet som står utanför fordonstillverkarens kontroll med potentiella fel som följd. Av denna anledning tillhandahålls vid fordon av typen enligt föreliggande uppfinning specifika uttag med definierade funktioner, där dessa definierade funktioner sedan kan användas fritt vid påbyggnation utan att styrsystemet i sig påverkas.

Vid det i D1 visade systemet utförs både fordon och påbyggnation med styrsystem av samma typ och med gränssnitt för att sammankoppla styrsystemen. Denna typ av sammankoppling är möjlig när tillverkaren, såsom i fallet med D1, har kontroll över det totala styrsystemet, och därmed hur de olika styrenheterna interagerar med varandra. Denna typ av kontroll finns inte vid system enligt föreliggande uppfinning. Således skiljer sig D1 avsevärt från föreliggande uppfinning redan i detta avseende och D1 är därmed överhuvudtaget inte relevant för föreliggande uppfinning.

Vidare innefattar föreliggande uppfinning att vid påbyggnationen associera en datorläsbar representation av påbyggnadsfunktionen med nämnda fordon. Inte heller detta visas av D1. Enligt granskaren kan kontrollsystelet för påbyggnadsmodulen kommunicera vilken typ av modul som är påbyggd, och även andra parametrar. Det är dock inte korrekt att likställa dessa parametrar med representation av påbyggnadsfunktionen, eftersom parametrarna inte anger någonting om påbyggnationens funktion, och i synnerhet inte på ett sådant sätt att aktiveringsvillkor kan bestämmas. Med hjälp av representationen av påbyggnadsfunktionen kan alltså enligt föreliggande uppfinning aktiveringsvillkor för aktivering av påbyggnationsfunktionen fastställas, vilket inte är möjligt med hjälp av den typ av parametrar som överförs i D1 där parametrarna avser påbyggnationens beskaffenhet snarare än funktion.

Även om D1 visar ett diagnosystem för diagnostisering av fel i chassi och påbyggnadsmodul utförs dock i D1 inte en diagnos av den typ som föreliggande uppfinning avser, vilket också medges av granskaren. Enligt föreliggande uppfinning fastställer diagnosverktyget ett första aktiveringsvillkor, fastställer huruvida villkoret är uppfyllt, och genererar en signal om villkoret inte är uppfyllt. Detta löser problem med t.ex. påbyggnadsfunktioner som är villkorsstyrda, där vissa villkor måste vara uppfyllda för att påbyggnationsfunktionen skall aktiveras.

Med hjälp av den datorläsbara representationen av påbyggnationsfunktionen kan diagnosverktyget fastställa precis vilka villkor som måste vara uppfyllda för att påbyggnationsfunktionen de facto skall kunna aktiveras. Denna typ av problem uppstår inte i system av den i D1 visade typen, eftersom där även påbyggnadsmodulen kan kommunicera fullt ut med styrsystemet varvid diagnosverktyget också enkelt kan utläsa felkoder från påbyggnationens styrenheter precis som från chassits styrenheter.

En fackman som ställs inför problemet att felsöka påbyggnationsfunktioner av typen enligt föreliggande uppfinning skulle överhuvudtaget inte söka ledning i D1 enligt ovan, och även om fackmannen så gjorde visar D1 överhuvudtaget inte en diagnosmetod enligt föreliggande uppfinning helt enkelt för att det inte finns behov av någon sådan diagnosmetod. Således måste föreliggande uppfinning anses uppvisa uppfinningshöjd gentemot vad som visas i dokumentet D1.

Slutsats

Då uppfinningen, såsom definierad enligt befintliga patentkrav, uppvisar såväl nyhet som uppfinningshöjd, samt är industriellt tillämpbar, emotser vi ett slutföreläggande avseende föreliggande ansökan.

Om granskaren mot förmodan skulle vara av en annan uppfattning emotser vi ytterligare ett tekniskt föreläggande, alternativt en muntlig konferens.

Med vänlig hälsning

SCANIA CV AB
Patent



Niklas Gardemark

tfn.: 08-553 828 39