



ETABL. 1951

BJERKÉNS[®] PATENTBYRÅ KB

PATENTS • TRADE MARKS • DESIGNS – PATENT • VARUMÄRKEN • MÖNSTER

Mail : Östermalmsgatan 58
SE-114 50 Stockholm, Sweden
Tel. : +46 (0) 8 662 08 70
Fax : +46 (0) 8 663 02 60
E-mail : stockholm@bjerken.se
Web : www.bjerken.se

Patent- och registreringsverket
Box 5055 Inkom till Patent- och
102 42 Stockholm registreringsverket

2012-11-09

* STEFAN BERGLUND, MSc
* STEFAN ISRAELSSON, MSc, MA
* JOAKIM WIKLSSON, MSc
* MARIANNE NEELISSEN-SUBNEL, M.Sc., LLB
* JAN OLSSON, DIPL.-PHYS. (DE)
* JONAS LÖFGREN, MSc
* ANN-MARI REYIER, MSc
* KENNETH GUSTAFSSON, MSc
* LISA EURENIUS, MSc
* HELEN SELEMARK, LL.M.
* JAKOB ARBORELIUS, MSc

* EUROPEAN PATENT ATTORNEY

Per fax till: 08-6660286
(Bekräftelse per post)

Första posten

Vår ref: 58206SE /JW

Datum: Stockholm den 8 november 2012

Patentansökan nr. 1250086-4 i Sverige, Scania CV AB

Med hänvisning till föreläggandet den 20 augusti 2012 i rubricerat ärende inges härmed ett svaromål. Dessutom inges en uppsättning ändrade patentkrav, 1-20, med ändringsmarkeringar respektive i renskriven form.

I syfte att understryka en väsentlig egenskap hos uppfinningen har det oberoende patentkravet 1 modifierats genom tillägg av en bestämning rörande att *"den åtminstone en uppmätta temperaturen anger en oljetemperatur i förbränningsmotorn, en kylvatten-temperatur för förbränningsmotorn, en motorblockstemperatur hos förbränningsmotorn och/eller en batteritemperatur"*. Det oberoende metodkravet (nu krav 10) har ändrats på motsvarande sätt. Stöd för dessa ändringar återfinns i den ursprungligen ingivna beskrivningen på sidan 6, rad 5-7.

Vidare har nya patentkrav 2 och 11 tillagts, där det anges att *"den åtminstone en uppmätta temperaturen kan ange en omgivningstemperatur vid fordonet"*. Stöd för dessa ändringar återfinns i den ursprungligen ingivna beskrivningen på sidan 6, rad 4-5. Till följd av de tillagda kraven har även resterande krav omnummerats.

I patentkrav 4 (motsvarande det ursprungliga kravet 3) har på sidan 14, rad 4 termen *"omgivningstemperatur"* korrigerats att överensstämmer med övriga referenser till *"temperatur"*.

I patentkrav 19 (motsvarande det ursprungliga kravet 17) har ordet *"programvara"* ändrats till *"programinstruktioner"* i syfte att övervinna granskarens oklarhetsanmärkning rörande det påstått tautologiska förhållandet mellan *"datorprogram"* och *"programvara"*.

I föreläggandet görs gällande att uppfinningen enligt de ursprungligen ingivna oberoende patentkraven saknar nyhet i förhållande till vad som är förut känt genom dokumentet US 2012/0017618 (D1). Dessutom bedöms uppfinningen enligt övriga patentkrav vara uppenbar för fackmannen genom vad som är förut känt genom D1.



MEDLEMMAR AV SVENSKA PATENTOMBUDSFÖRENINGEN • AUKTORISERADE IP OMBUD • AUKTORISERADE EU – VARUMÄRKESOMBUD
MEMBERS OF THE ASSOCIATION OF SWEDISH PATENT ATTORNEYS • AUTHORISED IP CONSULTANTS • AUTHORISED REPRESENTATIVES BEFORE OHIM

OFFICES ALSO IN: GÄVLE • VÄSTERÅS

REG NO: 916952-2951, VAT NO: SE916952295101, PLUSGIRO: 497 86 50-2, BANKGIRO: 5825-9409, BANK: NORDEA 3015 18 08716
PLEASE PAY TO: NDEASESS – IBAN SE50 3000 0000 0301 5180 8716, SEAT OF THE BOARD: STOCKHOLM

På basis av nedanstående motsätter sig sökanden att dessa slutsatser skulle vara giltiga för uppfinningen enligt de ändrade patentkraven.

Uppfinningen enligt de ändrade oberoende patentkraven avser en lösning för specifik diagnostisering av en elektrisk startmotor i ett fordon. Fordonet förutsätts i sin tur vara bestyckat med en förbränningsmotor, vilken den elektriska startmotorn är konfigurerad att starta. Tekniska storheter uppmäts, vilka är relaterade till fordonet. De tekniska storheterna representerar uteslutande en matningsspänning till startmotorn och ett varvtal hos förbränningsmotorn. Baserat på de uppmätta tekniska storheterna och åtminstone en uppmätt temperatur relaterad till fordonet bestäms en statusindikator för startmotorn, som anger ett kvalitetsmått på startmotorns prestanda. Den åtminstone en uppmätta temperaturen anger en oljetemperatur i förbränningsmotorn, en kylvattentemperatur för förbränningsmotorn, en motorblockstemperatur hos förbränningsmotorn och/eller en batteritemperatur hos det till startmotorn anslutna batteriet.

D1, å andra sidan, beskriver ett system för att undersöka funktionen hos hela startsystemet i ett fordon, det vill säga batteriet, startmotorn och tillhörande kablage. Ett eventuellt alarm från systemet enligt D1 indikerar således endast att ett fel föreligger i *något*dera av batteriet, startmotorn eller det tillhörande kablaget. Vidare baseras undersökningen enligt D1 endast på en uppmätt lufttemperatur i fordonets omgivning (*ambient air temperature*). Den termiska brytare (*thermal switch*) som omnämns i paragraf [0017] är *inte* någon allmän temperaturgivare, utan en specifik temperaturstyrd brytare, vilken utlöser ett alarm om (och endast om) startmotorns hölje överskrider en föreskriven temperatur. Syftet med denna brytare är att enkom att möjliggöra s.k. *pre-trip inspection* innan fordonet ger sig av på en längre resa (se paragraf [0018]).

Dock varken uttalas eller antyds i D1 något om att några andra temperaturer än lufttemperaturen i fordonets omgivning skulle kunna ligga till grund för bedömningen av funktionen hos fordonets startsystem. Det finns inte heller någon beskrivning i D1 om hur just *startmotorns* aktuella prestanda skulle kunna härledas.

Uppfinningen skiljer sig således från D1 genom att (1) en statusindikator, utöver matningsspänning och varvtal, bestäms på basis av en oljetemperatur en kylvattentemperatur en motorblockstemperatur och/eller en batteritemperatur, och (2) att statusindikatorn specifikt avser startmotorn.

Detta är högst väsentliga skillnader, eftersom den sammanlagda felsökningstiden (och således den tid under vilken fordonet måste vara stillastående) därmed kan reduceras högst avsevärt. Att exempelvis felsöka startsystemets kablage kan vara mycket tidsödande.

Det objektiva problem som uppfinningen löser i förhållande till D1 gäller alltså en reduktion av den sammanlagda felsökningstiden och en precisering av diagnosresultatet.

Det finns, som sagt, ingen redogörelse i D1, som anger särdragen enligt de oberoende patentkraven 1 eller 10. Uppfinningen enligt dessa krav är således ny i förhållande till D1.

Dessutom varken föreslår eller indikerar D1 på något som skulle leda en fackman att modifiera den däri föreslagna lösningen enligt ordalydelsen av de oberoende patentkraven 1 respektive 10. Tvärtom måste den konsekventa referensen i D1 till endast den omgivande luftens temperatur anses fästa fackmannens uppmärksamhet på just denna parameters betydelse för analysen, varför D1 snarare tycks peka bort från den föreslagna lösningen än föregripa densamma. Enligt uppfinningen föreslås ju ett brett spektrum av alternativa temperaturer som ytterligare grund för statusindikatorn. Uppfinningen bedöms därför även uppfylla kravet på uppfinningshöjd i förhållande till D1.

Följaktligen anses uppfinningen, så som den definieras av de oberoende patentkraven, vara såväl ny som uppvisa uppfinningshöjd i förhållande till det anförda mothållet D1. Då samtliga beroende patentkrav innefattar åtminstone alla särdrag enligt de oberoende patentkraven kan inte heller referensen D1 anses föregripa uppfinningen enligt de beroende kraven.

Vad gäller den påpekade bristen i ansökans utformning anses ovannämnda ändring av patentkrav 19 (motsvarande det ursprungliga kravet 17) övervinna denna brist.

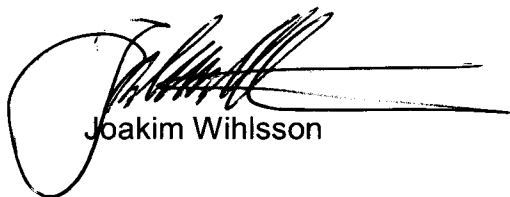
Beträffande påpekandet med hänvisning till de ursprungliga patentkraven 2 och 10 kan vi rapportera att det mycket väl vara så att batterispänningen är *tillräcklig* för att vrida runt startmotorn, men samtidigt *otillräcklig* för att en adekvat diagnos ska kunna genomföras på basis av det resulterande varvtalet. Därför anser vi att dessa krav är relevanta.

Beträffande påpekandet med hänvisning till de ursprungliga patentkraven 3 och 11 vill vi påpeka att inte går att ange några konkreta intervall för temperatur eller matningsspänning, eftersom dessa parametrar dels beror av varandra, dels varierar avsevärt beroende på batteriets, startmotorns och förbränningsmotorns karaktäristika. Konkreta intervall skulle här innebära en onödig begränsning av skyddsomfånget för uppfinningen. De relativa termerna anses därför vara lämpliga i sammanhanget.

Beträffande påpekandet med hänvisning till de ursprungliga patentkraven 1, 2, 3, 5, 9, 10 och 11 rörande hänvisningsbeteckningarna för matningsspänningen ber vi att få påminna om att hänvisningsbeteckningarna i kraven endast har en förklarande funktion (utan inverkan på kravens tolkning) och att de olika beteckningarna i nämnda krav, genom att hänvisa till *olika* figurer, på ett tydligt sätt förklarar *olika* utföringsformer av uppfinningen.

Av ovan angivna skäl anhålles således om att patentansökan nu godkännes. Om mot förmodan Patentverket ej är villigt att godkänna ansökan anhålles om att ansvarig handläggare tar kontakt med undertecknad per telefon. Endast såsom en säkerhetsåtgärd begär vi en muntlig förhandling enligt Förordning (1995:1386) §7 om Patentverket skulle avse att avslå ansökan.

Scania CV AB
gm
BJERKÉNS PATENTBYRÅ KB



Joakim Wihlsson

Bil. ändrade patentkrav 1-20 (med ändringsmarkeringar),
 ändrade patentkrav 1-20 (renskrivna)