



mw. drs. S. Jonkhart, voorzitter
mw. dr. ir. M. van der Vlugt
ir. W. Boek
ir. S. el Bouazzaoui, secretaris

**Octrooiencentrum Nederland,
onderdeel van
Rijksdienst voor
Ondernemend Nederland**
Octrooien, Valorisatie en
Sectoren

Prinses Beatrixlaan 2
2595 AL Den Haag
Postbus 10366
2501 HJ Den Haag
www.rvo.nl/octrooien

ING Bank
IBAN: NL41INGB0705001296
BIC/Swift: INGBNL2A

Onze referentie
ORE/1042286/L169

Datum : 28/02/2020

Betreft : Advies ex artikel 84 Rijsoctrooiwet 1995 inzake NL octrooi 1042286

Verzoeker : Dienst Wegverkeer te Zoetermeer
Gemachtigde : mr. ir. F.A.T. van Looijengoed

Octrooihouders : Tag economy te Landgraaf
F.J. Römkens te Landgraaf
Gemachtigde : geen

1. Het geding

De Dienst Wegverkeer (hierna: verzoeker) heeft op 18 juli 2019 een verzoekschrift met bijlagen ingediend bij Octrooiencentrum Nederland, met het
5 verzoek om een advies volgens artikel 84 van de Rijsoctrooiwet 1995 (hierna: Row 1995) uit te brengen omtrent de toepasselijkheid van de in artikel 75 lid 1 Row 1995 genoemde gronden voor vernietiging op het Nederlands octrooi 1042286 (hierna: het octrooi).

10 In reactie hierop heeft de heer F.J. Römkens (hierna: octrooihouder) op 28 augustus 2019 een verweerschrift met bijlagen ingediend.

Tijdens de hoorzitting van Octrooiencentrum Nederland op 30 oktober 2019 hebben partijen hun standpunten nader bepleit. Verzoeker bij monde van zijn octrooigemachtigde, de heer mr. ir. F.A.T. van Looijengoed, vergezeld door
15 mevrouw mr. F. Tuinzing-Westerhuis, advocate, en de heer mr. B.S. Kruize, juridisch adviseur. Octrooihouder, de heer F.J. Römkens, heeft ter zitting zelf de mondelinge verdediging gevoerd. Hij was hierbij vergezeld door de heer M.J. Römkens.

20 Octrooihouder heeft tijdens de zitting een verklaring overlegd met een chronologisch overzicht van de inspanningen om zijn idee te beschermen.



De inhoud van de hiervoor genoemde stukken dient als hier ingelast te worden beschouwd.

2. De feiten

De heer F.J. Römken is rechthebbende op het Nederlandse octrooi 1042286 voor een "Kentekendocument met geïntegreerde RFID-chip", welk op 24 september 2018 voor de duur van twintig jaren is verleend op een aanvraag ingediend op 2 maart 2017.

Het octrooi omvat een enkele conclusie, die als volgt luidt:

*Uitbreiding van het huidige kentekenbewijs/document met RFID-chiptechnologie en antenne. Een kentekencard/registratiecard van een voertuig/vaartuig is een officieel Overheid DOCUMENT, waarbij de voertuiggegevens (CVO) bij uitgifte van het kenteken gekoppeld worden aan de gegevens van de kentekenhouder/eigenaar. Het kenteken wordt gebruikt om de geregistreerde gegevens van het voertuig te kunnen controleren, indien dit deelneemt aan het verkeer. Een kentekendocument is opgebouwd uit een kentekencard en kentekenplaat. Daar het huidige kentekendocument fraudegevoelig is, kan men de veiligheid en gebruik van het kentekendocument sterk uitbreiden en verbeteren door het kenteken officieel en wettelijk te voorzien van unieke chiptechnologie. Vernietiging en/of fraudeleuze handelingen met het kentekendocument zijn bij Wetgeving strafbaar gesteld. De uitvinding heeft betrekking op de mogelijkheden die de RFID-chiptechnologie in combinatie met de **kentekenplaat** van geregistreerde voertuig/vaartuig biedt om dit geregistreerde kenteken en de hieraan gekoppelde voertuiggegevens (CVO), - ook commercieel, - direct, **zonder optische waarneming** van de kentekenplaat, te controleren/en op het rechtmatig gebruik hiervan.*

RESUME: De unieke in het kentekendocument geïntegreerde chiptechnologie met RDW-opslaggegevens maakt het mogelijk om, ook op afstand (middels readers), **direct** de bij de RDW geregistreerde CVO-gegevens van het voertuig en de kentekenhouder, zonder optische waarneming, te controleren. Door de benodigde readers software in licentie af te geven, maakt de Overheid het tevens mogelijk deze readers ook commercieel in te zetten en te gebruiken. Een "vals" kenteken kan dan direct automatisch door de gebruikers(readers)



worden geconstateerd/gesignaleerd. Verder kunnen de gecontroleerde kentekengegevens, toegang geven tot databestanden van het CVO en de kentekenhouder, zonder directe tussenkomst van de Overheid, waardoor malafide praktijken met het kenteken zullen worden beperkt en de rechtmatige kentekenhouder en de Overheid hiermee gebaat zijn. De commerciële bedrijven kunnen met afgestemde software/readers hierop inspelen en directe materiele schade voorkomen die met een voertuig/vaartuig met vals kentekendocument/registratiecard gepleegd kunnen worden.

3. De bezwaren van verzoeker

Verzoeker betwist gemotiveerd de geldigheid van het octrooi. Hiertoe voert hij aan dat het octrooi vernietigd dient te worden op grond van:

- toegevoegde materie ten opzichte van de inhoud van de ingediende octrooiaanvraag, en
- gebrek aan nieuwheid en inventiviteit.

Ter onderbouwing van zijn bezwaren wijst verzoeker op de volgende documenten:

productie 1: het onderhavige octrooi NL 1042286;

productie 2: de oorspronkelijk ingediende stukken bij de octrooiaanvraag NL 1042286;

productie 3: de Franse octrooiaanvraag FR 2902385 (FR385);

productie 4: het Amerikaanse octrooi US 5657008 (US008);

productie 5: de Britse octrooiaanvraag GB 2429828 (GB828);

productie 6: de Amerikaanse octrooiaanvraag US 2004/0207526 (US526).

Meer in het bijzonder voert verzoeker ten aanzien van de grond voor vernietiging van toegevoegde materie aan dat de conclusie van het octrooi elementen bevat die niet zijn opgenomen in de op 2 maart 2017 oorspronkelijk ingediende stukken.

Ten aanzien van het gestelde gebrek aan nieuwheid van het octrooi stelt verzoeker dat alle technische elementen van de conclusie van het octrooi bekend zijn uit zowel FR385, US008, GB828 als US526. Volgens verzoeker is namelijk uit elk van deze documenten bekend om:

- het kentekendocument te voorzien van RFID-technologie en een antenne,



- gegevens uit de RFID-chips zonder optische waarneming met behulp van een leesapparaat uit te lezen voor het automatisch constateren van valse kentekens, en
- met het leesapparaat ook gegevens op afstand te controleren.

5

Ten aanzien van het gestelde gebrek aan inventiviteit van het octrooi stelt verzoeker ten slotte dat de conclusie van het octrooi niet inventief is ten opzichte van:

- FR385, al dan niet in combinatie met algemene vakkennis;
- 10 • FR385 in combinatie met een van de andere bovengenoemde documenten;
- US008 in combinatie met algemene vakkennis;
- GB828;
- US526.

15 4. Het verweer van octrooihouder

Octrooihouder verdedigt gemotiveerd zijn octrooi.

Volgens octrooihouder ligt het idee om een officieel kentekendocument uit te breiden met RFID-technologie voor controle van het document ten grondslag aan zijn octrooi. Dit basisidee is door octrooihouder op 5 november 2001 ter
20 registratie ingediend bij de afdeling documentenregistratie van de Belastingdienst te 's-Hertogenbosch (geregistreerd in reg. 4 onder nummer 4.124744.1). In 2001 was een officieel kentekendocument nog niet voorzien van een chip.

25 In 2003 heeft de Europese Commissie een Richtlijn aangenomen die bepaalde dat het bestaande papieren kentekenbewijs vervangen diende te worden door een kentekencard voorzien van een contactchip. Dit kentekencard is op 1 januari 2014 officieel ingevoerd in Nederland. De bij het kentekencard behorende kentekenplaten waren op dat moment nog niet voorzien van een chip.

30

Octrooihouder stelt dat de Dienst Wegverkeer rond dezelfde tijd in de praktijk tests heeft uitgevoerd met kentekenplaten voorzien van een RFID-chip. De officiële kentekenplaten waren op dat moment nog niet voorzien van een chip.



Ter verbetering van de bescherming van zijn intellectueel eigendom heeft octrooihouder vervolgens op 2 maart 2017 een aanvraag voor het onderhavige octrooi ingediend.

- 5 De uitvinding zoals beschreven in het onderhavige octrooi heeft, volgens octrooihouder, met name betrekking op software die de controle van een officieel kentekendocument dat voorzien is van RFID-technologie, mogelijk maakt.

- 10 Octrooihouder stelt dat uit geen van de documenten die ingebracht zijn, bekend is dat er sprake is van een door de overheid geautoriseerd en dus officieel kentekendocument met RFID-technologie.

5. De overwegingen van Octrooi Centrum Nederland

- 15 In het navolgende zal Octrooi Centrum Nederland onder **5.1** eerst de door verzoeker aangedragen bezwaren op grond van een gebrek aan nieuwheid en inventiviteit behandelen. De bezwaren op grond van toegevoegde materie komen daarna onder **5.2** aan de orde.

5.1 Nieuwheid en inventiviteit

5.1.1 Ordening van de conclusie van het onderhavige octrooi

- 20 De conclusie van het onderhavige octrooi is vrij uitgebreid en bevat een aantal herhalingen. Voor de beoordeling van de conclusie zijn de verschillende elementen daarvan hieronder geordend, waarbij de woordkeuze van de conclusie zoveel mogelijk is aangehouden.

[Het kentekendocument in het algemeen]

- 25 *Een kentekendocument is opgebouwd uit een kentekencard en kentekenplaat. Een kentekencard/registratiecard [bedoeld zal zijn: kentekendocument] van een voertuig/vaartuig is een officieel overheidsdocument.*
- Bij uitgifte van het kenteken[document] worden de voertuiggegevens (CVO) gekoppeld aan de gegevens van de kentekenhouder/eigenaar.*
- 30 *Het kenteken[document] wordt gebruikt om de geregistreerde gegevens van het voertuig te kunnen controleren, indien dit deelneemt aan het verkeer.*
- Vernietiging en/of fraudeleuze handelingen met het kentekendocument zijn bij wetgeving strafbaar gesteld.*



[Uitbreiding met RFID-technologie]

- Daar het huidige kentekendocument fraudegevoelig is, kan men de veiligheid en gebruik van het [huidige] kentekendocument sterk uitbreiden en verbeteren door
- 5 de kentekenplaat officieel en wettelijk te voorzien van unieke, geïntegreerde RFID-chiptechnologie met RDW-opslaggegevens en [een] antenne.

[Toepassingsmogelijkheden]

- De uitvinding heeft betrekking op de mogelijkheden die de RFID-chiptechnologie
- 10 in combinatie met de kentekenplaat van [een] geregistreerd[e] voertuig/vaartuig biedt om de bij de RDW geregistreerde CVO-gegevens van het voertuig en de kentekenhouder te controleren.

[Voordelen]

- 15 De RFID-technologie maakt het mogelijk om de controle direct, zonder optische waarneming van de kentekenplaat en op afstand (middels readers) uit te voeren.

[Commercieel gebruik]

- Door de benodigde readers[/]software in licentie af te geven, maakt de
- 20 overheid het tevens mogelijk deze readers[/software] ook commercieel in te zetten en te gebruiken. De commerciële bedrijven kunnen met [de] afgestemde software/readers toegang krijgen tot databestanden[/gegevens] van het [voertuig/]CVO en de kentekenhouder, zonder directe tussenkomst van de overheid. Een "vals" kenteken kan dan direct automatisch door de
- 25 gebruikers [/commerciële bedrijven](readers) worden geconstateerd/gesignaleerd, waardoor malafide praktijken met het kenteken zullen worden beperkt en de rechtmatige kentekenhouder en de overheid hiermee gebaat [zullen] zijn. De commerciële bedrijven kunnen [op die manier] directe materiële schade voorkomen die met een voertuig/vaartuig
- 30 met vals kentekendocument/registratiecard gepleegd kunnen worden.

5.1.2 Nieuwheid en inventiviteit ten opzichte van FR385

Verzoeker heeft FR385 aangevoerd als nieuwheids- dan wel inventiviteitsbezwarend voor de conclusie van het onderhavige octrooi.



FR385 is gepubliceerd op 21 december 2007. Daarmee was de inhoud van FR385 al bekend op het moment dat het onderhavige octrooi werd aangevraagd, namelijk op 2 maart 2017.

5 *[Het kentekendocument in het algemeen]*

Uit figuur 1 van FR385 zijn een kentekenplaat ("plaque d'immatriculation 2" of "plaque minéralogique 2") en een **officieel** identificatiedocument van het voertuig ("document **officiel** d'identification du véhicule 3" of "document **officiel** d'authentification 3") bekend. In FR385 wordt beschreven dat de kentekenplaat
10 een kentekennummer ("numéro d'immatriculation") van het voertuig toont, welk nummer uniek is voor dat voertuig (zie bladzijde 6, regels 30-32). In FR385 wordt beschreven dat ook op het **officiële** identificatiedocument van het voertuig het kentekennummer van het voertuig wordt getoond, naast de naam en het adres van de kentekenhouder en informatie over het type en de technische
15 eigenschappen van het voertuig (zie bladzijde 7, regels 3-7). Uit deze beschrijving van de kentekenplaat en het **officiële** identificatiedocument van het voertuig volgt dat het in FR385 gaat om een officieel, door de Franse overheid geautoriseerd kentekendocument, bestaand uit een officiële kentekenplaat en een officieel kentekenbewijs. Ten tijde van de indiening van FR385 bestond het officiële
20 kentekenbewijs nog uit een papieren versie (in Frankrijk "carte grise" genoemd).

Uit FR385 is bovendien bekend dat op het moment dat er verzocht wordt om registratie van een nieuw voertuig in het kentekenregister, gegevens omtrent het voertuig, zoals merk, type, chassisnummer, vermogen, brandstof, kleur,
25 kentekennummer, enz. en gegevens omtrent de kentekenhouder, zoals naam, voornaam, geboortedatum, adres, enz. worden verzameld (zie bladzijde 8, regels 7-15). Vervolgens wordt een kentekendocument uitgegeven, waarbij het document wordt voorzien van de verzamelde gegevens (zie bladzijde 8, regels 15-19).
30 Dat kentekendocument wordt door de politie gebruikt om voertuigen te identificeren, met name bij overtredingen en diefstal (zie bladzijde 1, regels 7-10).

Op bladzijde 10, regels 29-30 van FR385 wordt geschreven over het '**illegaal**
35 omwisselen van kentekenplaten' ("sa plaque d'immatriculation a été changée de façon **illicite**"). Uit FR385 is daarom eveneens bekend dat frauduleuze handelingen met het kentekendocument bij wetgeving strafbaar zijn gesteld.



Samenvattend kan gesteld worden dat nagenoeg alle elementen van de conclusie van het onderhavige octrooi die betrekking hebben op het kentekendocument in het algemeen bekend zijn uit FR385. Het enige verschil is dat in de conclusie van het onderhavige octrooi sprake is van een kentekenbewijs op creditcardformaat (kentekencard) en in FR385 sprake is van een papieren kentekenbewijs.

[Uitbreiding met RFID-technologie]

FR385 is erop gericht om de kans op vervalsing van kentekenplaten en kentekenbewijzen zoveel mogelijk te beperken (zie bladzijde 1, regels 14-16). Om dat te bereiken worden in FR385 zowel de kentekenplaat als het kentekenbewijs voorzien van een geïntegreerde chip ("étiquette électronique passive"). In figuur 1 van FR385 wordt de chip in de kentekenplaat aangeduid met nummer 25 en de chip in het kentekenbewijs met nummer 35 (zie bladzijde 7, regels 16-19). Iedere chip omvat een geheugen ("mémoire") en een antenne ("bobine inductive"). In figuur 1 van FR385 wordt het geheugen van de chip in de kentekenplaat aangeduid met nummer 26 en de bijbehorende antenne met nummer 27. Op vergelijkbare wijze wordt het geheugen van de chip in het kentekenbewijs in figuur 1 aangeduid met nummer 36 en de bijbehorende antenne met nummer 37. De chips kunnen RFID-chips zijn (zie bladzijde 7, regels 27-28).

Bij de officiële inschrijving van een nieuw voertuig in het kentekenregister worden de geheugens van de chip in de kentekenplaat en het kentekenbewijs geladen met de verzamelde voertuiggegevens en gegevens van de kentekenhouder (zie bladzijde 8, regels 7-19).

Samenvattend kan gesteld worden dat alle elementen van de conclusie van het onderhavige octrooi die betrekking hebben op de uitbreiding van het kentekendocument met RFID-technologie bekend zijn uit FR385.

[Toepassingsmogelijkheden]

In FR385 worden twee verschillende manieren beschreven waarop de chip in de kentekenplaat gebruikt kan worden om de in het kentekenregister geregistreerde gegevens te controleren.

De eerste manier die beschreven is in FR385 waarop de chip in de kentekenplaat



gebruikt kan worden om de in het kentekenregister geregistreerde gegevens te controleren, is de eenvoudigste van de twee . De eerste manier wordt beschreven op bladzijde 10, regels 14-16 en regels 18-21.

Volgens de eerste manier leest een politieagent de chip van de kentekenplaat uit door gebruik te maken van een reader ("dispositif de lecture, 5"), waarna de uitgelezen gegevens zichtbaar worden op een beeldscherm ("l'afficheur 51") van de reader. De op het beeldscherm van de reader weergegeven gegevens gebruikt de politieagent voor een zelf uit te voeren controle.

Om de gegevens op de chips uit te kunnen lezen en de uitgelezen gegevens op het beeldscherm van de reader weer te kunnen geven, moet de reader voorzien zijn van software die dat mogelijk maakt.

De tweede manier wordt beschreven op bladzijde 9, regel 29 – bladzijde 11, regel 1. De tweede manier houdt in dat een politieagent in geval van een controle de gegevens op de chip van de kentekenplaat (zie bladzijde 10, regels 14-16) en op de chip van het kentekenbewijs (zie bladzijde 9, regel 29 – bladzijde 10, regel 1) uitleest door gebruik te maken van de reader. Na het uitlezen van de beide chips vergelijkt de reader de gegevens die zijn uitgelezen uit de chip van de kentekenplaat met de gegevens die zijn uitgelezen uit de chip van het kentekenbewijs (zie bladzijde 10, regels 16-18). Indien geen fraude is gepleegd met de kentekenplaat of het kentekenbewijs bevatten beide chips de voertuiggegevens en de gegevens van de kentekenhouder zoals die bij inschrijving in het kentekenregister geladen zijn. In dat geval zullen, bij vergelijking van de gegevens die zijn uitgelezen uit de chip van de kentekenplaat met de gegevens die zijn uitgelezen uit de chip van het kentekenbewijs, die gegevens met elkaar overeenkomen. De reader geeft dan een instemmend signaal af. Echter, indien de gegevens niet overeenkomen (omdat er fraude is gepleegd met de kentekenplaat of het kentekenbewijs), dan geeft de reader een alarmsignaal af (bladzijde 10, regels 22-25).

Om de gegevens op de chips uit te kunnen lezen en om de uitgelezen gegevens te kunnen vergelijken, moet de reader voorzien zijn van software die dat mogelijk maakt.

In de controle die wordt beschreven op bladzijde 9, regel 29 – bladzijde 11, regel 1, worden ook nog gegevens uitgelezen en gebruikt (zie bladzijde 10, regels 6-11) die afkomstig zijn uit een chip die is opgenomen in een soort wegenbelastingsticker ("vignette, 4"). Het gebruik van een dergelijke chip is



echter niet noodzakelijk voor de controle van de kentekenplaat en/of het kentekenbewijs (zie bladzijde 13, regels 26-32).

Samenvattend kan gesteld worden dat alle elementen van de conclusie van het
5 onderhavige octrooi die betrekking hebben op de (softwarematige) toepassingsmogelijkheden van een kentekenplaat die voorzien is van een RFID-chip met daarop de in het kentekenregister geregistreerde gegevens, bekend zijn uit beide, in FR385 beschreven controlemethoden.

- 10 De in FR385 beschreven controlemethoden maken gebruik van readers waarop software is geïnstalleerd. Ook software die de controle van een officieel kentekendocument dat voorzien is van RFID-technologie mogelijk maakt, is daarom bekend uit FR385.

15 *[Voordelen]*

De twee hierboven beschreven, uit FR385 bekende controlemethoden worden uitgevoerd zonder directe toegang tot het kentekenregister.

- In FR385 wordt beschreven dat de chips elektromagnetisch worden uitgelezen door de antenne van de reader in de buurt van een chip te brengen, waardoor de
20 chip van voldoende energie wordt voorzien om de gegevens in het geheugen van de chip naar de reader te zenden (zie bladzijde 9, regel 31 – bladzijde 10, regel 3). Voor het uitlezen van de gegevens is dan ook geen optische waarneming nodig.

- Voor het uitlezen van de chips is in FR385 geen fysiek contact tussen de reader en
25 de chip nodig. In figuur 1 van FR385 wordt dat grafisch weergegeven met de pijlen F_1 en F_3 . De in FR385 beschreven controlemogelijkheden worden dan ook op afstand (middels readers) uitgevoerd.

- Verzoeker heeft in zijn verzoekschrift de in de conclusie van het onderhavige
30 octrooi genoemde mogelijkheid om de bij de Dienst Wegverkeer (RDW) geregistreerde CVO-gegevens van het voertuig en de daar geregistreerde gegevens van de kentekenhouder **op afstand** te kunnen controleren, geïnterpreteerd als de mogelijkheid om de betreffende gegevens te controleren **bij een extern computersysteem** (zie randnummer 14).

- 35 Zoals uit bovenstaande bespreking van de uit FR385 bekende voordelen mag blijken, deelt Octrooi Centrum Nederland deze interpretatie van verzoeker niet.



Octrooiencentrum Nederland heeft uit de toevoeging "(middels readers)" direct achter de woorden "op afstand" in de conclusie van het onderhavige octrooi afgeleid, dat het gebruik van readers de mogelijkheid om op afstand te controleren nader specificeert. Een kenmerkende eigenschap van het gebruik van readers bij RFID-chiptechnologie is dat geen fysiek contact tussen de uit te lezen chip en het uitleesapparaat nodig is. Het ontbreken van de noodzaak van fysiek contact heeft Octrooiencentrum Nederland geïnterpreteerd als invulling van de term "op afstand". Die interpretatie wordt ondersteund door de tevens in de conclusie van het onderhavige octrooi genoemde mogelijkheid om de controle **direct en**

5

10 **zonder directe tussenkomst van de overheid** uit te kunnen voeren. Naar het oordeel van Octrooiencentrum Nederland voldoet het vereiste om verbinding te leggen met een extern computersysteem niet aan die omschrijving.

Samenvattend kan daarom gesteld worden dat alle elementen van de conclusie van het onderhavige octrooi die betrekking hebben op de voordelen van de controlemogelijkheden die een kentekendocument voorzien van RFID-technologie biedt, bekend zijn uit FR385.

15

[Commercieel gebruik]

In FR385 wordt ten slotte ook beschreven dat het geheugen van de chip in het kentekenbewijs, maar ook het geheugen van de chip in de kentekenplaat (zie bladzijde 13, regels 17-19), verdeeld kan zijn in verschillende zones, waarbij in de verschillende zones gegevens van verschillende aard kunnen worden opgeslagen (zie bladzijde 11, regels 32-35). Zo wordt als voorbeeld in FR3855 beschreven dat in een eerste zone de gegevens uit het kentekenregister kunnen worden opgeslagen (zie bladzijde 12, regels 1-6), in een tweede zone gegevens over uitgevoerde of nog uit te voeren APK-keuringen (zie bladzijde 12, regels 6-9), in een derde zone verzekeringsgegevens (zie bladzijde 12, regels 9-12) en in een vierde zone onderhoudsgegevens van het voertuig (zie bladzijde 12, regels 12-14).

20

25

30

In FR385 wordt de mogelijkheid beschreven dat naast de politie ook commerciële bedrijven zouden kunnen beschikken over een reader die geschikt is om, afhankelijk van hun maatschappelijke taak, één of meerdere zones van een dergelijke chip te kunnen lezen en/of schrijven. Zo wordt in FR385 beschreven dat een garagehouder zou kunnen beschikken over een reader die hem leesrechten geeft voor de zone van het geheugen waarin de gegevens uit het kentekenregister

35



zijn opgeslagen, en lees- en schrijfrechten voor de zone waarin de onderhoudsgegevens van het voertuig staan (zie bladzijde 12, regels 28-31).

Omdat de garagehouder in dat geval gebruik maakt van een chip met daarop door de overheid beheerde gegevens, kan dat gebruik eigenlijk niet zonder

5 toestemming/licentie van de overheid plaatsvinden.

De garagehouder kan bij gebruik van de reader direct automatisch een “vals” kenteken en malafide praktijken met het kenteken constateren, waardoor directe materiële schade voortkomend uit het gebruik van een vals kentekendocument, wordt voorkomen.

10

Samenvattend kan gesteld worden dat ook alle elementen van de conclusie van het onderhavige octrooi die betrekking hebben op het gebruik door commerciële bedrijven van een kentekendocument voorzien van RFID-technologie bekend is uit FR385.

15

Samenvatting

Er is slechts één verschil tussen de conclusie van het onderhavige octrooi en hetgeen bekend is uit FR385, namelijk:

- in de conclusie van het onderhavige octrooi is sprake van een

20

kentekencard, terwijl in FR385 sprake is van een papieren kentekenbewijs.

De conclusie van het onderhavige octrooi is dus niet exact bekend uit FR385 en de conclusie van het onderhavige octrooi is dus **formeel nieuw**.

25

Het verschil tussen de conclusie van het onderhavige octrooi en hetgeen bekend is uit FR385 is het gevolg van het tijdsverloop tussen het indienen van de aanvraag voor FR385 en het indienen van de aanvraag voor het onderhavige octrooi. In 2006, toen FR385 werd ingediend, was het officiële kentekenbewijs alleen in papieren vorm beschikbaar. In 2014 is het officiële papieren kentekenbewijs vervangen door het officiële kentekenbewijs op creditcardformaat, de kentekencard. Als gevolg daarvan vormde in 2017, toen de aanvraag voor het onderhavige octrooi werd ingediend, het kentekencard het officiële kentekenbewijs. Voor het verschil tussen het idee van octrooihouder en hetgeen bekend is uit FR385 is dus geen inventiviteit nodig geweest.

35

Hoewel er dus een verschil is tussen de conclusie van het onderhavige octrooi en hetgeen bekend is uit FR385, vereist dit verschil geen inventieve arbeid.



De conclusie van het onderhavige octrooi is daarom **niet als inventief** aan te merken.

Ter zitting heeft de heer Römkens nog aangevoerd dat het uit FR385 bekende
5 kentekendocument geen officieel overheidsdocument kan zijn, omdat het niet voldoet aan Europese regelgeving.

Octrooi Centrum Nederland wijst er in dat verband op dat in FR385 een
kentekendocument (kentekenplaat en kentekenbewijs) wordt beschreven waaraan
10 RFID-chips zijn toegevoegd. Vóór de toevoeging van de RFID-chips was er sprake van een officieel overheidsdocument (zie de onderbouwing daarvan hierboven onder het kopje [*Het kentekendocument in het algemeen*]). Na de toevoeging van de RFID-chips voldoet het gewijzigde kentekendocument inderdaad niet meer aan de Europese regelgeving en kan om die reden dan ook niet als een officieel
15 overheidsdocument beschouwd worden.

Die situatie is vergelijkbaar met het in het onderhavige octrooi beschreven kentekendocument. Ook dat document is vóór toevoeging van de RFID-technologie een officieel overheidsdocument, maar door de toevoeging van de RFID-technologie voldoet ook het kentekendocument voorzien van RFID-
20 technologie volgens het onderhavige octrooi niet meer aan de Europese regelgeving en is er na toevoeging van de RFID-chip geen sprake meer van een officieel kentekendocument.

5.1.3 Nieuwheid en inventiviteit ten opzichte van US008

Verzoeker heeft eveneens US008 aangevoerd als nieuwheids- dan wel
25 inventiviteitsbezwarend voor de conclusie van het onderhavige octrooi.

US008 is gepubliceerd op 12 augustus 1997. Daarmee was ook de inhoud van US008 al bekend op het moment dat het onderhavige octrooi werd aangevraagd, namelijk op 2 maart 2017.

30 In de figuren 2 en 4 van US008 wordt een kentekenplaat ("licence plate portion 22") getoond, die voorzien is van een deel van een RFID-chip. Het andere deel van de RFID-chip is opgenomen in de kentekenplaathouder ("licence plate holder 24"). De kentekenplaat omvat het ID ("identification device 32") en de antenne
35 ("antenna 30") van de RFID-chip. De kentekenplaathouder omvat de overige elektronica ("communication electronics 38" en "signal processing electronics 40")



van de RFID-chip. In het geheugen van het ID in de kentekenplaat en in het
geheugen van de overige elektronica is eenzelfde unieke code opgeslagen (zie
kolom 9, regels 40-45). Die code wordt door de overige elektronica gebruikt om te
controleren of (nog steeds) de juiste kentekenplaat met de overeenkomende code
5 in de kentekenplaathouder is opgenomen (zie kolom 9, regels 47-62).

Door de RFID-chip te verdelen over de kentekenplaat en de kentekenplaathouder
wordt in US008 bereikt dat het vervangen van een kentekenplaat door een valse
kentekenplaat direct door de elektronica in de kentekenplaathouder kan worden
10 gesignaleerd. Om die functionaliteit te bereiken is het essentieel dat de RFID-chip
over de kentekenplaat en de kentekenplaathouder is verdeeld.

In de conclusie van het onderhavige octrooi is echter sprake van een RFID-chip
die volledig geïntegreerd is in de kentekenplaat zelf. De vakman die bekend is met
15 de uit US008 bekende combinatie van kentekenplaat en kentekenhouder zal,
gezien de voordelen van die combinatie, niet overwegen om de constructie waarbij
de RFID-chip verdeeld is over de kentekenplaat en de kentekenhouder te
vervangen door een kentekenplaat waarin de volledige RFID-chip is geïntegreerd.

20 US008 is om die reden minder relevant voor de nieuwheid en inventiviteit van de
conclusie van het onderhavige octrooi dan FR385.

5.1.4 Nieuwheid en inventiviteit ten opzichte van GB828

Verzoeker heeft ook GB828 aangevoerd als nieuwheids- dan wel
inventiviteitsbezwarend voor de conclusie van het onderhavige octrooi.

25 GB828 is gepubliceerd op 7 maart 2007. Daarmee was de inhoud van GB828 al
bekend op het moment dat het onderhavige octrooi werd aangevraagd, namelijk
op 2 maart 2017.

30 In figuur 10a van GB828 wordt een kentekenplaat ("licence plate 50a") voorzien
van een passieve RFID-chip ("RF tag 40a") getoond. Daarnaast wordt in figuur
10a een actieve RFID-chip ("active RF system 60a") getoond, die opgenomen is in
de kentekenplaathouder. De passieve RFID-chip in de kentekenplaat kan slechts
via de actieve RFID-chip met behulp van een reader ("interrogator 70") worden
35 uitgelezen (zie samenvatting van GB828).



Omdat de RFID-chip in de kentekenplaat niet rechtstreeks door de reader kan worden uitgelezen, verschilt de uit GB828 bekende kentekenplaat met RFID-chip meer van de conclusie van het onderhavige octrooi dan de uit FR385 bekende kentekenplaat met RFID-chip.

5

GB828 is om die reden minder relevant voor de nieuwheid en inventiviteit van de conclusie van het onderhavige octrooi dan FR385.

5.1.5 Nieuwheid en inventiviteit ten opzichte van US526

Verzoeker heeft ten slotte US526 aangevoerd als nieuwheids- dan wel
10 inventiviteitsbezwarend voor de conclusie van het onderhavige octrooi.

US526 is gepubliceerd op 21 oktober 2004. Daarmee was de inhoud van US526 al bekend op het moment dat het onderhavige octrooi werd aangevraagd, namelijk op 2 maart 2017.

15

Uit US526 is een methode voor de controle van de identiteit van een voertuig bekend, waarbij gebruik wordt gemaakt van twee RFID-chips: één in de kentekenplaat ("licence plate identification and comparison chip 2" in "licence plate 6") van het voertuig en één in het voertuig zelf ("vehicle identification and comparison chip 1" in "automobile 5"). De controle wordt uitgevoerd door een
20 politieagent die met behulp van een reader ("scanning detection and reception device 3") de beide chips uitleest en de uitgelezen gegevens vergelijkt met gegevens die in een externe database ("database 7") opgeslagen zijn (zie paragrafen [0018]-[0021]).

25 De in US526 beschreven controlemethode vereist dus de verbinding met een externe database.

Een dergelijke verbinding met een externe database is niet vereist in de conclusie van het onderhavige octrooi en ook niet in de uit FR385 bekende controlemethoden.

30 Het is juist een van de voordelen van de in de conclusie van het onderhavige octrooi beschreven controlemethode dat de controle **direct** zonder tussenkomst van een externe database kan worden uitgevoerd.

US526 is vanwege de vereiste verbinding met een externe database minder
35 relevant voor de nieuwheid en inventiviteit van de conclusie van het onderhavige octrooi dan FR385.



**Octrooicentrum Nederland,
onderdeel van
Rijksdienst voor
Ondernemend Nederland**

Datum
28/02/2020

Onze referentie
ORE/1042286/L169

5.2 Toegevoegde materie

Nu in het voorgaande is vastgesteld dat de conclusie van het onderhavige octrooi als niet inventief valt aan te merken, acht Octrooicentrum Nederland de bespreking van het door verzoeker aangedragen bezwaar aangaande toegevoegde
5 materie overbodig.

6. Het advies van Octrooicentrum Nederland

Het advies van Octrooicentrum Nederland luidt op grond van het vorenstaande dat de conclusie van het octrooi vernietigbaar is wegens gebrek aan inventiviteit ten opzichte van FR385.

Aldus gedaan op 28 februari 2020 te Den Haag door mw. drs. S. Jonkhart, mw. dr. ir. M. van der Vlugt en ir. W. Boek.

mw. drs. S. Jonkhart, voorzitter

ir. S. el Bouazzaoui, secretaris