



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

**Octrooicentrum 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/1042756/L169

Datum : 06/03/2020

Betreft : Advies ex artikel 84 Rijsoctrooiwet 1995 inzake NL octrooi 1042756

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 Octrooicentrum 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
1042756 (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 Octrooicentrum 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, die daarbij
vergezeld werd door mevrouw mr. F. Tuinzing-Westerhuis, advocate, en de heer
15 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.



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.

5 2. De feiten

De heer. F.J. Römken is rechthebbende op het Nederlandse octrooi 1042756 voor een "Kentekendocument met geïntegreerde RFID-chip", welk op 25 januari 2019 voor de duur van twintig jaren is verleend op een aanvraag ingediend op 19 februari 2018, onder inroeping van een recht van voorrang op de
10 Nederlandse octrooiaanvraag 1042286, ingediend op 2 maart 2017.

Het octrooi omvat 39 conclusies, waarvan conclusies 1-4 als volgt luiden:

1. *Iden[tij]teitsdocument, omvattende een van een RFID chip voorziene drager, zoals een kentekenplaat/kentekencard, waarin de COV gegevens van het voertuig/vaartuig en de eigenaar/houder in het kenteken zijn verwerkt en die officieel in de kentekenregistratie datumbestand van de
15 overheid zijn opgeslagen. De genoemde RFID chip is voorzien van een unieke code.*
2. *Identiteitsdocument volgens conclusie 1, waarbij de kentekenplaat/registratiekaart voorzien is van een in de
20 kentekenplaat/registratiekaart, geïntegreerde antenne en RFID-chip.*
3. *Identiteitsdocument volgens conclusie 2, met hierop een door de overheid geregistreerde cijfer/letter combinatie.*
4. *De RFID-chips in het identiteitsdocument hebben dezelfde unieke code. Bij officiële uitgifte van het kenteken/registratiedocument, worden de
25 CoC gegevens van het voertuig/vaartuig middels de unieke code van de RFID-chip gekoppeld aan de eigenaar/houder van het identiteitsdocument.*

3. De bezwaren van verzoeker

Verzoeker betwist gemotiveerd de geldigheid van het octrooi. Hiertoe voert hij aan
30 dat het octrooi als nietig dient te worden aangemerkt op de volgende gronden:



- i. toevoegde materie ten opzichte van de inhoud van de ingediende octrooiaanvraag; en
- ii. gebrek aan technisch karakter; en
- iii. gebrek aan nieuwheid en/of inventiviteit.

5 Voorafgaand aan de motivering van zijn bezwaren bepleit verzoeker dat conclusies 4-39 niet onder het verleende octrooi vallen, omdat alleen voor conclusies 1-3 een onderzoek naar de stand van de techniek is uitgevoerd en de overige conclusies niet zijn onderzocht vanwege een gesteld gebrek aan duidelijkheid.

10 Ten aanzien van het bezwaar op grond van toegevoegde materie voert verzoeker aan dat het octrooi zoals verleend niet overeenkomt met de oorspronkelijk ingediende stukken. Dientengevolge, zo stelt verzoeker, bevat zowel de beschrijving als de conclusies toegevoegde materie ten opzichte van de oorspronkelijk ingediende stukken. Dit zou in het bijzonder gelden voor de conclusies die refereren aan een Event Data Recorder en voor de conclusies die refereren aan de crashcard, aangezien deze in de oorspronkelijk ingediende
15 stukken in het geheel niet worden genoemd. De conclusies 5-9, 12-26, 29-30, 33-34, 36 en 38-39 zijn daarom volgens verzoeker ongeldig wegens toegevoegde materie.

20 Ten aanzien van het gestelde gebrek aan technisch karakter stelt verzoeker dat een identiteitsdocument volgens conclusie 3 als presentatie van gegevens moet worden beschouwd, en die kwalificeert niet als uitvinding in de zin van art. 2 Row 1995 vanwege een gebrek aan technisch karakter.

Ook conclusies 8-10, 13-19 en 24-39 ontberen volgens verzoeker technische maatregelen en kwalificeren daardoor evenmin als uitvinding in de zin van art. 2
25 Row 1995.

Verder voert verzoeker aan dat conclusies 5-7, 11-15 en 21-23 als wensconclusies zijn geformuleerd en niet specificeren met welke technische maatregelen een bepaalde wens wordt gerealiseerd.

30 Samenvattend stelt verzoeker dat conclusies 3, 5-19 en 21-39 nietig zijn wegens het gebrek aan technische maatregelen.



Ten slotte wijst verzoeker ter onderbouwing van het gestelde gebrek aan nieuwheid en/of inventiviteit op de volgende documenten:

- publicatie 1: het onderhavige octrooi NL 1042756;
- publicatie 2: de oorspronkelijk ingediende stukken bij de octrooiaanvraag
5 NL 1042756;
- publicatie 3: de Franse octrooiaanvraag FR 2902385 (FR385);
- publicatie 4: het Amerikaanse octrooi US 5657008 (US008);
- publicatie 5: het Nederlandse octrooi NL 1032542 (NL542);
- publicatie 6: de internationale octrooiaanvraag WO 2009/102185 (WO185);
- 10 publicatie 7: de internationale octrooiaanvraag WO 2017/023881 (WO881);
- publicatie 8: het Amerikaanse octrooi US 9019092 (US092).

Verzoeker stelt dat de technische elementen van conclusie 1 bekend zijn uit elk van de documenten FR385 en US008. Voor zover er nog verschillen kunnen worden geconstateerd tussen de technische elementen van conclusie 1 en FR385
15 of US008, stelt verzoeker dat conclusie 1 niet inventief is ten opzichte van elk van deze documenten in combinatie met de algemene vakkennis. Als alternatief voert verzoeker aan dat conclusie 1 van het octrooi niet inventief is ten opzichte van de combinatie van FR385 en US008.

Verzoeker stelt dat conclusie 2 niet nieuw is ten opzichte van FR385 en US008.
20 Voor zover er nog verschil zou zijn tussen conclusie 2 en FR385, acht verzoeker conclusie 2 niet inventief ten opzichte van FR385 in combinatie met US008.

Verzoeker wijst er verder op dat conclusie 2 niet inventief is ten opzichte van de combinatie van US008 en NL542, dan wel FR385 en NL542.

Verzoeker stelt dat voor zover conclusie 3 wel technisch van karakter zou zijn,
25 geldt dat conclusie 3 bekend is uit FR385 of US008.

Verzoeker voert verder aan dat conclusies 1-3 bekend zijn uit WO185 en WO881 of op grond daarvan voor de hand liggen.

Ten aanzien van conclusies 4-39 stelt verzoeker dat voor zover Octrooi Centrum Nederland van mening is dat deze conclusies onderdeel uitmaken van het octrooi
30 en de hierboven aangehaalde gronden voor vernietiging niet van toepassing zijn op deze conclusies 4-39, de technische elementen van deze conclusies niet nieuw of inventief zijn.



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 aan de basis van zijn octrooi. Dit basisidee is door octrooihouder op 5 november 2001 ter 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 enige chip.

Twee jaar later heeft octrooihouder zijn basisidee aangevuld met de mogelijkheid om de zogenaamde vrachtbrief voor het goederenvervoer toe te voegen aan de RFID-chip in het kentekendocument. Die optie wordt door octrooihouder als 'ict-transportbrief' of 'Brexit-oplossing' aangehaald. De registratie van dit aangevulde basisidee heeft plaatsgevonden op 26 november 2003 bij de afdeling documentenregistratie van de Belastingdienst te 's-Hertogenbosch (geregistreerd in reg. 4 onder nummer 4.322985.1). Ook in 2003 was een officieel kentekendocument nog niet voorzien van enige chip.

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

Octrooihouder stelt dat de Dienst Wegverkeer rond dezelfde tijd in de praktijk tests heeft uitgevoerd met kentekenplaten voorzien van een RFID-chip. De officiële kentekenplaat was 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 op zijn basisidee gerichte octrooiaanvraag voor een kentekendocument met geïntegreerde RFID-chip ingediend. Die aanvraag heeft geleid tot Nederlands octrooi 1042286.

Vervolgens heeft octrooihouder op 19 februari 2018 ook een aanvraag voor het onderhavige octrooi ingediend, gericht op de aanvulling van zijn basisidee, zijnde de 'ict-transportbrief'.



Octrooihouder stelt dat zijn verweer erop is gericht om aan te tonen dat het onderhavige octrooi voorziet in een commerciële ICT-uitbreiding van een officieel kentekendocument. Een voorbeeld daarvan is, volgens octrooihouder, de toevoeging van een CMR-vrachtbrief aan de RFID-chip van het kentekendocument, wat zorgt voor een geautomatiseerd administratiesysteem.

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

5. De overwegingen van Octrooicentrum Nederland

10 5.1 Omvang van het advies

Alleen voor de conclusies 1-3 van het onderhavige octrooi is een onderzoek naar de stand van de techniek uitgevoerd. Voor conclusies 4-39 is geen nieuwheidsonderzoek uitgevoerd, omdat de onderzoeker die conclusies niet duidelijk genoeg vond om een zinvol onderzoek uit te kunnen voeren.

15 Verzoeker bepleit dat in een dergelijke situatie van gedeeltelijke onuitvoerbaarheid van het nieuwheidsonderzoek, het octrooi alleen wordt geacht te zijn verleend voor de conclusies die wel zijn onderzocht.

Verzoeker acht een dergelijke opvatting gerechtvaardigd omdat het analoog zou zijn aan de wijze waarop het Europees Octrooibureau omgaat met niet-uitvoerbaarheid van het nieuwheidsonderzoek overeenkomstig Rule 63 EPC, waarbij de aanvrager de niet-onderzochte conclusies dient te verwijderen alvorens octrooi wordt verleend.

Verzoeker acht haar opvatting verder gerechtvaardigd doordat het systeem van de octrooiverlening in Nederland vereist dat voor verleende conclusies een nieuwheidsonderzoek moet zijn uitgevoerd.

Voorts trekt verzoeker een vergelijking met hetgeen in artikelen 27 en 36 van de Row 1995 is bepaald in geval niet-eenheid van uitvinding wordt geconstateerd. Ook in dat geval wordt alleen octrooi verleend voor de eerste groep onderzochte conclusies en niet voor de niet-onderzochte conclusies.

30 Octrooicentrum Nederland kan de door verzoeker aangehaalde analogieën volgen.



Op dit moment is in de Row 1995 echter niet vastgelegd wat de gevolgen van een gedeeltelijke onuitvoerbaarheid van het nieuwheidsonderzoek zijn. Octrooiencentrum Nederland zal daarom in haar advies ook de tegen niet-onderzochte conclusies 4-39 aangevoerde bezwaren behandelen.

5 5.2 Toegevoegde materie

Octrooihouder heeft op 19 februari 2018 een aanvraag met beschrijving en conclusies ingediend voor het onderhavige octrooi. Op 27 maart 2018 heeft octrooihouder zijn beschrijving en conclusies aangepast. De aangepaste beschrijving en conclusies zijn in het onderhavige octrooi opgenomen.

- 10 Het octrooi bevat materie die betrekking heeft op een 'Event Data Recorder' en een 'crashkaart'. Die materie was niet opgenomen in de op 19 februari 2018 oorspronkelijk ingediende stukken, maar is toegevoegd in de op 27 maart 2018 ingediende aangepaste stukken.

- 15 Verzoeker heeft betoogd dat in het bijzonder conclusies 5-9, 12-26, 29-30, 33-34, 36 en 38-39 materie bevatten die betrekking heeft op een Event Data Recorder of een crashkaart. Octrooiencentrum Nederland stelt daarnaast vast dat conclusie 10 en de door Octrooiencentrum Nederland van conclusie 7 afhankelijk geachte conclusie 11 eveneens materie bevatten die betrekking heeft op een Event Data Recorder en een crashkaart. Aangezien het toevoegen van materie ten opzichte
20 van de oorspronkelijk ingediende stukken een grond voor vernietiging vormt, acht Octrooiencentrum Nederland conclusies 5-26, 29-30, 33-34, 36 en 38-39 vernietigbaar.

5.3 Technisch karakter

- 25 Verzoeker heeft gesteld dat conclusies 3, 5-19 en 21-39 technische maatregelen ontberen en daarom vernietigbaar zouden zijn wegens een gebrek aan technisch karakter.

- 30 Octrooiencentrum Nederland merkt op dat zij onder **5.2** heeft geconstateerd dat een deel van de door verzoeker aangedragen conclusies, namelijk conclusies 5-19, 21-26, 29-30, 33-34, 36 en 38-39, reeds vernietigbaar worden geacht wegens toegevoegde materie. De toepasbaarheid van het bezwaar gebaseerd op een gebrek aan technisch karakter op die conclusies zal in dit advies daarom niet behandeld worden.



Dan blijft de vraag over of conclusies 3, 27-28, 31-32, 35 en 37 van dusdanig technische aard zijn, dat zij kwalificeren als uitvinding in de zin van artikel 2 Row 1995.

5 Naar het oordeel van Octrooicentrum Nederland kan die vraag bevestigend beantwoord worden. Hieronder wordt dat toegelicht.

Conclusie 3 is afhankelijk van conclusie 2 waarin een kentekenplaat/registratiekaart wordt vereist. Een kentekenplaat/registratiekaart is een fysiek element en verleent daarmee aan conclusie 3 een technisch karakter.

10 In conclusie 27 is sprake van software die de RFID-chip van de kentekencard toegankelijk maakt. De software maakt daarbij gebruik van een fysiek element in de vorm van de RFID-chip van de kentekencard. De RFID-chip verleent daarmee aan conclusie 27 een technisch karakter.

15 Conclusie 28 heeft betrekking op een CRM[bedoeld zal zijn: CMR]-vrachtbrief. Op zich zou de CMR-vrachtbrief beschouwd kunnen worden als een abstracte verzameling van voor het goederenvervoer relevante gegevens zonder fysieke kenmerken. Indien uitgegaan zou worden van die interpretatie van conclusie 28 zou de conclusie geen technisch karakter hebben en dus niet kwalificeren als een uitvinding in de zin van artikel 2 Row 1995.

20 In conclusie 28 worden echter twee fysieke uitvoeringsvormen van de CMR-vrachtbrief omschreven, namelijk 'een vrachtbrief die in het voertuig kan liggen' en 'een vrachtbrief als onderdeel van een geautomatiseerd administratiesysteem'. De fysieke kenmerken van deze uitvoeringsvormen verlenen conclusie 28 een technisch karakter.

25 In conclusie 31 is sprake van ICT-matige koppeling. De ICT-matige koppeling vereist het gebruik van computers, die conclusie 31 op hun beurt een technisch karakter verlenen.

30 Conclusie 32 heeft betrekking op de ontwikkeling van ICT-varianten die gebruik maken van 'bovenstaande omschrijving'. Het is niet direct duidelijk wat in conclusie 32 exact met 'bovenstaande omschrijving' wordt bedoeld, maar Octrooicentrum Nederland gaat ervan uit dat 'bovenstaande omschrijving' in ieder geval betrekking heeft op een identiteitsdocument, omvattende een van een RFID-chip voorziene drager. De drager met daarop een RFID-chip is een fysiek element, waaraan conclusie 32 zijn technische karakter ontleend.



In conclusie 35 wordt een kentekencard vereist. Conclusie 35 ontleent zijn technische karakter daaraan.

Conclusie 37 ten slotte heeft betrekking op de uitvoering van 'dit idee'. Uit de hele omschrijving van conclusie 37 in combinatie met de rest van het octrooi maakt
5 Octrooicentrum Nederland op dat 'dit idee' ten minste betrekking heeft op een identiteitsdocument in de vorm van een drager met daarop een RFID-chip. De drager met daarop de RFID-chip verleent conclusie 37 een technisch karakter.

Samenvattend stelt Octrooicentrum Nederland dat de genoemde conclusies 3, 5-
19, en 21-39 technisch van aard zijn en daarom niet vernietigbaar zijn op grond
10 van een gebrek aan technisch karakter.

5.4 Nieuwheid en inventiviteit

Nu is vastgesteld dat conclusies 5-26, 29-30, 33-34, 36 en 38-39 van het octrooi vernietigbaar zijn op grond van toegevoegde materie, resteren voor de
beoordeling van de nieuwheid en inventiviteit conclusies 1-4, 27-28, 31-32, 35 en
15 37.

5.4.1 Nieuwheid en inventiviteit ten opzichte van FR385

FR385 is gepubliceerd op 21 december 2007. Daarmee was de inhoud van FR385 al bekend op het moment dat het onderhavige octrooi werd aangevraagd (19 februari 2018) en ook al op de voorrangsdatum van het onderhavige octrooi (2
20 maart 2017).

Conclusies 1-4

In figuur 1 van FR385 wordt een voertuig getoond dat is voorzien van:

- een drager in de vorm van een kentekenplaat ("plaque d'immatriculation 2") waarin een RFID-chip ("étiquette électronique passive 25") en een antenne
25 ("bobine 27") zijn geïntegreerd; en
 - een drager in de vorm van een officieel voertuigidentificatiedocument ("document officiel d'identification du véhicule 3") waarin een RFID-chip ("étiquette électronique passive 35") en een antenne ("bobine 37") zijn geïntegreerd.
- In FR385 wordt beschreven dat op de kentekenplaat van het voertuig een
30 kentekenummer ("numéro d'immatriculation") in de vorm van een cijfer/letter-combinatie is aangebracht, welk kentekenummer uniek is voor dat voertuig (zie



- bladzijde 6, regels 30-34). In FR385 wordt ook beschreven dat ook op het officiële voertuigidentificatiedocument het kentekennummer van het voertuig wordt getoond, naast de naam en het adres van de kentekenhouder en informatie over het type en de technische eigenschappen van het voertuig (zie bladzijde 7, regels 3-7). Uit deze beschrijving van de kentekenplaat en het officiële voertuigidentificatiedocument volgt dat het in FR385 gaat om een door de overheid geautoriseerde kentekenplaat en een door de overheid geautoriseerd kentekenbewijs. Zowel apart als in combinatie vormen de kentekenplaat en het officiële voertuigidentificatiedocument daarmee een identificatiedocument.
- 10 Uit FR385 is ook bekend dat op het moment dat verzocht wordt om registratie van een nieuw voertuig in het kentekenregister, gegevens omtrent het voertuig, zoals merk, type, chassisnummer, vermogen, brandstof, kleur, kentekennummer, enz. en gegevens omtrent de kentekenhouder, zoals naam, voornaam, geboortedatum, adres, enz. worden verzameld (zie bladzijde 8, regels 7-15). Vervolgens worden
- 15 de kentekenplaat en het kentekenbewijs uitgegeven, waarbij de, voor de registratie in het kentekenregister, verzamelde gegevens in de chips van de kentekenplaat en het kentekenbewijs worden verwerkt (bladzijde 8, regels 15-19).
- Daarnaast wordt in FR385 beschreven dat het voordelen biedt om een algoritme
- 20 een unieke code te laten genereren en die unieke code, tegelijk met het opslaan van de overige gegevens, in de chip van de kentekenplaat en in de chip van het kentekenbewijs te verwerken, waardoor beide chips van dezelfde unieke code en van dezelfde voertuig- en persoonsgegevens worden voorzien (zie bladzijde 8, regels 20-26).
- 25 Uit het bovenstaande volgt dat een identificatiedocument zoals beschreven in conclusies 1-4 al voor de voorrangsdatum van het onderhavige octrooi bekend was uit FR385.

Conclusies 1-4 zijn dan ook niet nieuw ten opzichte van FR385.

Conclusies 27 en 32

- 30 Conclusies 27 en 32 hebben dezelfde strekking en luiden als volgt:

27. De commerciële bedrijven kunnen met de verstrekte licentie van de overheid en/of kentekencardhouder, hierop inspelen door aangepaste



software te ontwikkelen die de RFID-chip van de kentekencard toegankelijk maakt voor IT-netwerken en/of databestanden die met het voertuig/vaartuig/aan de kentekencard gekoppeld zijn of worden.

- 5 32. *Na het lezen van bovenstaande omschrijving en de mogelijkheden die dit biedt om hier met toestemming/licentie van de overheid en de kentekencardhouder commercieel gebruik van te kunnen maken, zullen softwarefabrikanten ict-varianten ontwikkelen die liggen binnen het bereik van onderhavige aanvraag, zoals boven beschreven.*

10 In FR385 wordt 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 FR385 beschreven dat in een eerste zone de gegevens uit het kentekenregister kunnen worden opgeslagen (zie bladzijde 15 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 In FR385 wordt ook 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 de 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 zijn 25 opgeslagen, en lees- en schrijfrechten voor de zone waarin de onderhoudsgegevens van het voertuig staan (zie bladzijde 12, regels 28-31). Omdat de garagehouder over een reader met andere lees- en schrijfrechten dient te beschikken dan een politieagent, moet de software die draait op de reader van de politieagent aangepast worden voor gebruik op de reader van de garagehouder. 30 En omdat het software betreft die gebruik maakt van een chip met daarop door de overheid beheerde gegevens, kan de software-aanpassing eigenlijk niet zonder toestemming/licentie van de overheid plaatsvinden.

Uit bovenstaande volgt dat alle elementen van conclusies 27 en 32 al voor de voorrangsdatum van het onderhavige octrooi bekend waren uit FR385.



Conclusies 27 en 32 zijn daarom niet nieuw ten opzichte van FR385.

Conclusies 28 en 31

Conclusies 28 en 31 hebben beide betrekking op de CMR-vrachtbrief en luiden als volgt:

- 5 28. *De CRM[bedoeld zal zijn: CMR]-vrachtbrief staat voor "Convention Relative au Contract de Transport International de Merchandiser par la Route" (Verdrag voor het Internationaal Vervoer van Zaken over de weg).*
- 10 *Bij controles van douane en politie dient de standaard CRM[bedoeld zal zijn: CMR]-vrachtbrief verplicht aanwezig te zijn bij de vervoerde lading. Een vrachtbrief hoeft niet in het voertuig te liggen als er gebruik wordt gemaakt van een geautomatiseerd administratiesysteem.*
31. *De verschillende vrachtbrieven van meerdere voertuigen kunnen ict-matig aan elkaar gekoppeld worden.*

15 In conclusies 28 en 31 wordt een algemene omschrijving gegeven van de CMR-vrachtbrief en de ict-matige koppeling tussen verschillende van deze vrachtbrieven. In die omschrijving wordt geen melding gemaakt van een mogelijke toepassing van de CMR-vrachtbrief op de RFID-chip van een kentekenplaat of ander identiteitsdocument en de koppelingsmogelijkheden die

20 daaruit volgen. Doordat de omschrijving in conclusies 28 en 31 beperkt is tot een algemene omschrijving, en een CMR-vrachtbrief en een ict-matige koppeling daarvan in algemene zin al voor de voorrangsdatum van het onderhavige octrooi van algemene bekendheid waren, worden conclusies 28 en 31 niet nieuw bevonden.

25 Conclusie 35 en 37

In conclusies 35 en 37 wordt de koppeling tussen de (CMR-)vrachtbrief en een identiteitsdocument voorzien van een RFID-chip wel gemaakt. Conclusies 35 en 37 luiden:

- 30 35. *Bij de uitvoering van dit idee maakt de vrachtbrief altijd deel uit van de kentekencard van het voertuig en is als zodanig altijd in het voertuig*



aanwezig en sluit aan op elk geautomatiseerd geautoriseerd administratiesysteem.

- 5 37. *De uitvoering van dit idee (licentie overheid) zal de transpartheid op het transport bevorderen waardoor de transportondernemer, binnen de geldende regelgeving, commercieel gezien gewin heeft en kosten kunnen worden uitgespaard; transpartheid van het transport plaats vindt en fraudeleuze handelingen met de lading kunnen worden beperkt en/of voorkomen.*

10 Octrooicentrum Nederland interpreteert deze conclusies als de (softwarematige) commerciële toepassing van een voertuigidentiteitsdocument voorzien van een RFID-chip waarop, naast gegevens uit het kentekenregister, ook gegevens van een CMR-vrachtbrief zijn geladen.

15 In FR385 wordt al beschreven dat de RFID-chip in het kentekenbewijs, maar ook de RFID-chip in de kentekenplaat (zie bladzijde 13, regels 17-19), gegevens van verschillende aard kunnen bevatten (zie bladzijde 11, regels 32-35). Zo wordt als voorbeeld in FR385 beschreven dat naast gegevens uit het kentekenregister (zie bladzijde 12, regels 1-6), ook gegevens over uitgevoerde of nog uit te voeren APK-keuringen (zie bladzijde 12, regels 6-9), verzekeringsgegevens (zie bladzijde 12, regels 9-12) of onderhoudsgegevens van het voertuig (zie bladzijde 12, regels 20 12-14) in de betreffende RFID-chips kunnen worden opgeslagen.

25 In FR385 wordt vervolgens beschreven dat een kentekenplaat of kentekenbewijs met RFID-chip voorzien van dergelijke gegevens niet alleen door de politie, maar ook door andere, commerciële partijen gebruikt zou kunnen worden. Zo wordt in FR385 bijvoorbeeld beschreven dat een garagehouder zou kunnen beschikken over een reader die hem leesrechten geeft voor het deel van de RFID-chip waarin de gegevens uit het kentekenregister zijn opgeslagen, en lees- en schrijfrechten voor het deel van de RFID-chip waarin de onderhoudsgegevens van het voertuig staan (zie bladzijde 12, regels 28-31).

30 Omdat de garagehouder in dat geval gebruik zou maken van een RFID-chip waarop ook door de overheid beheerde kentekenregistergegevens zijn opgeslagen, kan het gebruik door de garagehouder eigenlijk niet zonder toestemming/licentie van de overheid plaatsvinden.

35 Naast het voorbeeld van het gebruik van de RFID-chip door een garagehouder, worden in FR385 ook voorbeelden van het gebruik van een dergelijke RFID-chip door een APK-keuringstation (zie bladzijde 12, regels 18-24), een



verzekeringsmaatschappij (zie bladzijde 12, regels 24-28) en een
wagenparkbeheerder (zie bladzijde 12, regel 31 – bladzijde 13, regel 2)
beschreven. In de beschreven voorbeelden beschikt iedere commerciële partij
over een eigen reader met op de voor die partij relevante toepassing toegesneden
5 lees- en/of schrijfrechten.

Uit FR385 is niet bekend om gegevens van een CMR-vrachtbrief op de RFID-chip
van de kentekenplaat of op de RFID-chip van het kentekenbewijs op te slaan. En
daarmee is ook de commerciële toepassing van een identiteitsdocument voorzien
van een RFID-chip met daarop, naast de gegevens uit het kentekenregister, ook
10 de gegevens van een CMR-vrachtbrief, niet bekend uit FR385.
Conclusies 35 en 37 zijn daarom **formeel nieuw** ten opzichte van FR385.

Het nieuwe aspect van conclusies 35 en 37 ten opzichte van wat er al bekend was
uit FR385 op de voorrangsdatum van het onderhavige octrooi, wordt gevormd
door de gegevens van de CMR-vrachtbrief en de (softwarematige) commerciële
15 toepassing daarvan.

De gegevens van de CMR-vrachtbrief hebben weliswaar betrekking op fysieke
zaken, zoals de goederen die vervoerd worden en de wijze van verpakking, maar
de gegevens zelf zijn niet fysiek. De gegevens van de CRM-vrachtbrief worden
daarom als elementen met een abstract karakter beschouwd, terwijl de zaken
20 waarop de gegevens van de CMR-vrachtbrief betrekking hebben, als elementen
met een technisch karakter worden beschouwd.

Dit betekent dat een deel van het nieuwe aspect van conclusies 35 en 37 ten
opzichte van wat er al bekend was, namelijk de gegevens van de CMR-vrachtbrief,
wordt gevormd door elementen met een abstract karakter.

25 De (softwarematige) commerciële toepassing van gegevens van een CMR-
vrachtbrief op een RFID-chip in een voertuigidentiteitsdocument vereist een ict-
matige aanpassing van de software die draait op de uit FR385 bekende readers.
De uit FR385 bekende readers zijn namelijk niet ingericht op het uitlezen en
verwerken van de specifieke gegevens van een CMR-vrachtbrief.

30 Een vakman in de hoedanigheid van een programmeur, die beschikt over de
software die draait op de uit FR385 bekende readers en die de opdracht krijgt de
bestaande software zodanig aan te passen dat na aanpassing ook gegevens van
een CMR-vrachtbrief gelezen en verwerkt kunnen worden, zal op basis van zijn



vakkennis zonder meer weten hoe dat te doen. Met andere woorden: daarvoor is geen inventieve arbeid benodigd.

Samenvattend kan gesteld worden dat het nieuwe aspect van conclusies 35 en 37, voor zover het een technisch karakter heeft, geen inventieve materie betreft.

- 5 Conclusies 35 en 37 worden om die reden **niet inventief** bevonden ten opzichte van FR385.

5.4.2 Nieuwheid en inventiviteit ten opzichte van US008, WO185 en WO881

- 10 Verzoeker heeft ook de documenten US008, WO185 en WO881 aangevoerd als nieuwheids- dan wel inventiviteitsbezwarend voor de conclusies van het octrooi.

- 15 Nu uit de bespreking onder **5.4.1** volgt dat de conclusies die niet geraakt worden door bezwaren op grond van toegevoegde materie of een gebrek aan technisch karakter, alle niet nieuw of niet inventief worden bevonden ten opzichte van FR385, acht Octrooicentrum Nederland een bespreking van de door verzoeker aangedragen nieuwheid- en inventiviteitsbezwaren ten opzichte van US008, WO185 en WO881 niet langer noodzakelijk. Die bespreking maakt daarom geen deel uit van dit advies.

6. Het advies van Octrooicentrum Nederland

Het advies van Octrooicentrum Nederland luidt op grond van het vorenstaande dat:

- conclusies 5-26, 29-30, 33-34, 36 en 38-39 van het octrooi vernietigbaar zijn op grond van toegevoegde materie;
- conclusies 1-4, 27-28, 31-32 vernietigbaar zijn op grond van een gebrek aan nieuwheid;
- conclusies 35 en 37 vernietigbaar zijn op grond van een gebrek aan inventiviteit.



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

Aldus gedaan op 6 maart 2020 te Den Haag door mw. drs. S. Jonkhart, mw. dr. ir.
M. van der Vlugt en ir. W. Boek.

Datum
06/03/2020

Onze referentie
ORE/1042756/L169

mw. drs. S. Jonkhart, voorzitter

ir. S. el Bouazzaoui, secretaris