



## KOMISI BANDING PATEN REPUBLIK INDONESIA

Gedung Direktorat Jenderal Kekayaan Intelektual Lt.9  
Jln. H.R. Rasuna Said, Kav. 8-9, Kuningan. Jakarta Selatan

### **PUTUSAN** **KOMISI BANDING PATEN** Nomor: 010.1.K/KBP-08/2023

Majelis Banding Paten, Komisi Banding Paten Republik Indonesia telah memeriksa dan mengambil putusan Permohonan Banding terhadap koreksi atas deskripsi, klaim, dan/atau gambar dari paten Nomor IDP000073523 yang berjudul "**UNIT MESIN KENDARAAN**" dengan Nomor Registrasi 08/KBP/II/2021 yang diajukan oleh Kuasa Pemohon Banding Insan Budi Maulana dari Kantor Konsultan MAULANA AND PARTNERS Law Firm kepada Komisi Banding Paten tanggal 24 Februari 2021 dan telah diterima permohonan Bandingnya dengan data sebagai berikut: ----

Nomor Paten: : IDP000073523; -----  
Judul Invensi : UNIT MESIN DAN KENDARAAN; -----  
Pemohon Paten : YAMAHA HATSUDOKI KABUSHIKI KAISHA;  
Alamat Pemegang Paten : 2500 Shingai, Iwata-shi, Shizuoka 4388501  
Japan; -----  
Kuasa Pemohon : INSAN BUDI MAULANA;-----  
Nomor Konsultan : 112; -----  
Alamat : MAULANA AND PARTNERS Law Firm -----  
Mayapada Tower Lt.5, Jl. Jend. Sudirman--  
Kav.28, Jakarta 12920; -----

Majelis Banding Paten telah membaca dan mempelajari serta menelaah berkas Permohonan Banding Koreksi atas Pemberian Paten Nomor IDP000073523 (Permohonan Paten Nomor P00201604740) serta surat-surat yang berhubungan dengan Permohonan Banding tersebut.

#### ----- **TENTANG DUDUK PERMASALAHAN** -----

- A. Berdasarkan data dan fakta-fakta yang diajukan oleh Pemohon dalam dokumen Permohonan Banding adalah sebagai berikut :
1. Bahwa KUASA PEMOHON BANDING bertindak berdasarkan Surat Kuasa tertanggal 17 Juni 2016.
  2. Bahwa PEMOHON BANDING mengajukan permohonan banding kepada Komisi Banding Paten terhadap koreksi klaim atas putusan pemberian paten IDP000073523 yang diajukan pada tanggal 24 Februari 2021 yang menyampaikan hal-hal sebagai berikut:

Alasan-alasan Pemohon mengajukan banding terhadap koreksi klaim atas putusan pemberian paten tersebut adalah sebagai berikut:

**I. PEMOHON TELAH MENYAMPAIKAN KEINGINANNYA UNTUK MENUNGGU HINGGA HASIL KEPUTUSAN KANTOR PATEN EROPA DITERBITKAN**

1. Kronologis proses pemberian paten no. IDP000073523 adalah sebagai berikut:
  - 1.1. Pemohon menerima Surat Pemberitahuan Hasil Pemeriksaan Substantif Tahap I no. HKI-3-HI.05.02.01.P00201604740-TA tertanggal 7 Februari 2019 yang isinya menyarankan untuk mengamandemen beberapa istilah dan menyamakan permohonan paten. nomor P00201604740 sesuai dengan paten famili yang telah diberi paten di Cina dengan nomor CN 105849404 (B) tanggal 23-02-2018 [Bukti P-2];
  - 1.2. Bahwa ketika menanggapi hasil pemeriksaan substantif yang dikeluarkan oleh Pemeriksa Paten, Pemohon telah menyampaikan amandemen beberapa istilah sesuai dengan saran dari Pemeriksa Paten serta menyampaikan keinginan untuk menunggu padanannya diberi paten di Eropa melalui surat nomor 0705/MAP/IP/P/N/19 tanggal 30 April 2019 [Bukti P-3];
  - 1.3. Bahwa Pemohon menerima Surat Pemberitahuan Diberi Paten nomor HKI-3-HI.05.02.04.P00201604740-DP yang diterbitkan tanggal 11 Desember 2020 pada tanggal 18 Desember 2020 melalui surat elektronik;
2. Bahwa Kantor Paten Eropa telah menerbitkan dokumen "Intention to Grant" terhadap permohonan paten Eropa nomor EP 14 870 978.5 yang merupakan padanan dari paten nomor IDP000073523 pada tanggal 26 Januari 2021 [Bukti P-4] sedangkan publikasi B dari permohonan paten Eropa tersebut belum diterbitkan pada saat permohonan banding ini diajukan;
3. Bahwa dengan diterbitkannya dokumen dokumen "Intention to Grant" terhadap permohonan paten Eropa nomor EP 14 870 978.5, maka sesuai dengan poin I.1.1.2., Pemohon berkeinginan untuk melakukan amandemen sesuai dengan deskripsi dan klaim dari

padanan paten Eropa tersebut.

## **II. AMANDEMEN TERHADAP DESKRIPSI DAN KLAIM YANG MENGACU PADA PADANAN PATEN EROPA DENGAN NOMOR PERMOHONAN PATEN EP 14 870 978.5 TIDAK MEMPERLUAS RUANG LINGKUP INVENSI SEMULA**

1. Bahwa amandemen yang mengacu pada padanan Eropa dengan nomor permohonan EP 14 870 978.5 tidak memperluas ruang lingkup invensi semula dan didukung oleh deskripsi awal;
2. Bahwa pada amandemen sesuai dengan point II. 1:
  - 2.1 *Subject-matter* dari klaim mandiri 1 saat ini dibuat menjadi lebih spesifik menjadi suatu kendaraan tunggang yang terdiri dari unit mesin, dimana sebelumnya: suatu unit mesin yang dapat dipasang ke suatu kendaraan;
  - 2.2 Amandemen pada klaim mandiri 1 serta klaim turunan 2 sampai 9 saat ini tidak keluar dari cakupan deskripsi awal sebagaimana diperlihatkan pada matriks perbandingan klaim terlampir;
  - 2.3 Amandemen pada beberapa bagian deskripsi telah dilakukan untuk menyesuaikan dengan amandemen yang dilakukan pada klaim dan disesuaikan dengan dokumen "Text Intended for Grant" yang diterbitkan oleh Kantor Paten Eropa untuk permohonan paten Eropa nomor EP 14 870 978.5 [Bukti P-5];
3. Dengan mengacu pada penjelasan-penjelasan di atas, cukup alasan bagi Komisi Banding Paten dan Termohon untuk menerima Permohonan Banding terhadap koreksi deskripsi dan klaim setelah putusan pemberian paten no. IDP000073523 tanggal pemberian paten 11 Desember 2020, berjudul: "UNIT MESIN DAN KENDARAAN".

## **III. PENGAJUAN PERMOHONAN BANDING PATEN MASIH DALAM BATAS WAKTU**

1. Bahwa alasan Permohonan Banding Paten didasarkan pada Pasal 67 ayat (1) UU No. 13 Tahun 2016 tentang paten yang menyatakan: "Permohonan banding dapat diajukan terhadap:
  - a. Penolakan Permohonan;

- b. Koreksi atas deskripsi, klaim, dan/atau gambar setelah Permohonan diberi Paten; dan/atau
  - c. Keputusan pemberian Paten."
2. Bahwa Surat Direktorat Paten, Desain Tata Letak Sirkuit Terpadu dan Rahasia Dagang No. HKI-3-HI.05.02.04.P00201604740-DP tanggal 11 Desember 2020 perihal Pemberitahuan Dapat Diberi Paten untuk Permohonan Paten No. P00201604740 diterima oleh Pemohon (Kuasa Hukum d/h Maulana and Partners Law Firm) pada tanggal 18 Desember 2020;
  3. Berdasarkan Pasal 69 ayat (1) UU No. 13 Tahun 2016 tentang paten, permohonan banding diajukan paling lama dalam waktu 3 (tiga) bulan terhitung sejak tanggal pengiriman surat pemberitahuan dapat diberi Paten, yaitu 11 Desember 2020, sehingga permohonan banding ini diajukan masih dalam batas waktu yang ditentukan oleh Undang-Undang.

#### **IV. PENGAJUAN PERMOHONAN HEARING**

1. Berdasarkan Pasal 11 Peraturan Pemerintah No. 3 tahun 2019 tentang Komisi Banding paten, dinyatakan bahwa: "Dalam menyelenggarakan tugas dan fungsinya, Komisi Banding mempunyai wewenang antara lain: memanggil dan mendengar keterangan Pemohon Banding, Pemegang Paten, dan/ atau Pemeriksa'.
2. Oleh karena itu, izinkan kami untuk menyampaikan penjelasan lebih lanjut melalui permohonan hearing (dengar pendapat) kepada Komisi banding Paten;

Berdasarkan fakta dan alasan-alasan yang telah dipaparkan di atas, bersama ini kami harapkan Komisi Banding Paten dapat memberikan keputusan sebagai berikut :

1. Menerima seluruh Permohonan Banding Pemohon atas Paten No. IDP000073523 dengan Tanggal Pemberian Paten 11 Desember 2020;
  2. Memerintahkan Termohon untuk memperbaiki deskripsi dalam lampiran Sertifikat Paten No. IDP000073523 sebagaimana hasil keputusan Kantor Paten Eropa tersebut di atas.
- B. Berdasarkan data dan fakta klaim yang ada dalam dokumen paten IDP000073523 dari Termohon sebagai berikut :

*Subject-matter* dari klaim 1-9 koreksi dibuat menjadi lebih spesifik, menjadi suatu kendaraan tunggang yang terdiri dari unit mesin,

dimana sebelumnya: suatu unit mesin yang dapat dipasang ke suatu kendaraan;

**Klaim IDP000073523 (13 klaim) :**

1. Suatu unit mesin (EU) yang dapat dipasang ke suatu kendaraan (A), unit mesin (EU) tersebut mencakup:

suatu bodi mesin empat-langkah (E) yang daerah beban-tinggi (TH) dan daerah beban-rendahnya (TL) terjadi selama empat langkah, daerah beban-tinggi (TH) tersebut memiliki beban tinggi pada perputaran suatu poros engkol (5), daerah beban-rendah (TL) tersebut memiliki beban yang lebih rendah pada perputaran poros engkol (5) daripada beban daerah beban-tinggi (TH);

suatu motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) yang dapat digerakkan oleh suatu baterai (14) diberikan pada kendaraan (A) tersebut, motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) tersebut dikonfigurasi untuk menstart bodi mesin empat-langkah (E) dengan menggerakkan poros engkol (5) pada perputaran maju sebagai respons terhadap penerimaan instruksi start, motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) tersebut dikonfigurasi untuk menghasilkan daya dengan cara berputar bersamaan dengan perputaran poros engkol (5) setelah distartnya bodi mesin empat-langkah (E); suatu inverter (61) yang meliputi sejumlah komponen sakelar (611-616) yang dikonfigurasi untuk mengendalikan arus yang mengalir antara baterai (14) dan motor tanpa-sikat tiga-fase (SG); dan

suatu peranti kontrol (CT) yang meliputi suatu kontroler motor starter dan suatu kontroler pembakaran, kontroler motor starter tersebut dikonfigurasi untuk mengendalikan sejumlah komponen sakelar (611-616) yang termasuk dalam inverter (61) tersebut untuk mengendalikan arus yang mengalir antara baterai (14) dan motor tanpa sikat tiga-fase (SG) tersebut, kontroler pembakaran tersebut dikonfigurasi untuk mengendalikan operasi pembakaran bodi mesin empat-langkah (E) tersebut,

daerah beban-rendah (TL) lebih lebar daripada daerah beban-tinggi (TH) pada empat langkah tersebut, dan

peranti kontrol (CT) tersebut dikonfigurasi untuk:

sementara poros engkol (5) berada dalam perputaran maju setelah operasi pembakaran bodi mesin empat-langkah (E) tersebut berhenti, maka mengendalikan sejumlah komponen sakelar (611-616) sedemikian rupa sehingga resistansi diberikan pada perputaran maju poros engkol (5) tersebut oleh motor tanpa-sikat tiga-fase (SG), yang memaksa poros engkol (5) berhenti pada langkah kompresi bodi mesin empat-langkah (E), dan

sebagai respons terhadap penerimaan Instruksi start pada



keadaan ketika poros engkol (5) tersebut berhenti, maka mengendalikan sejumlah komponen sakelar (611-616) sehingga memandu motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) tersebut agar memulai perputaran maju poros engkol (5), perputaran maju tersebut dimulai dari suatu posisi tempat poros engkol (5) berhenti pada langkah kompresi.

2. Unit mesin (EU) menurut klaim 1, dengan bodi mesin empat-langkah (E) tersebut adalah suatu mesin satu-silinder atau suatu mesin multisilinder.

3. Unit mesin (EU) menurut klaim 2, dengan mesin multisilinder tersebut adalah suatu mesin silinder-ganda paralel, suatu mesin silinder-ganda lurus, suatu mesin sil-inder-ganda tipe V, suatu mesin silinder-ganda yang berlawanan dengan horizontal, atau suatu mesin empat-silinder, mesin empat-silinder tersebut tidak meliputi mesin empat-silinder yang menyebabkan eksplosi pada jarak yang sama.

4. Unit mesin (EU) menurut salah satu dari klaim 1 sampai 3, dengan

motor tanpa-sikat tiga-fase tersebut dipasangkan pada poros engkol (5) tanpa interposisi suatu mekanisme transmisi daya.

5. Unit mesin (EU) menurut klaim 1,

dengan bodi mesin empat-langkah (E) tersebut adalah suatu mesin satu-silinder, dan

peranti kontrol (CT) tersebut dikonfigurasi untuk:

setelah poros engkol (5) melewati langkah kompresi, maka menggerakkan poros engkol (5) pada perputaran maju selama daerah beban-rendah (TL) yang terentang dari langkah ekspansi sampai langkah kompresi, hingga mencapai daerah beban-tinggi (TH) untuk kedua kalinya.

6. Unit mesin (EU) menurut salah satu dari klaim 1 sampai 5, dengan

peranti kontrol (CT) tersebut dikonfigurasi untuk:

sementara poros engkol (5) berada dalam perputaran maju setelah operasi pembakaran bodi mesin empat-langkah (E) tersebut berhenti, maka melakukan suatu kontrol vektor pada motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) sedemikian rupa sehingga resistansi diberikan pada perputaran maju poros engkol (5) oleh motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) tersebut, yang memaksa poros engkol (5) berhenti pada langkah kompresi bodi mesin empat-langkah (E).

7. Unit mesin (EU) menurut salah satu dari klaim 1 sampai 5, dengan

peranti kontrol (CT) tersebut dikonfigurasi untuk:

sementara poros engkol (5) berada dalam perputaran maju setelah operasi pembakaran bodi mesin empat-langkah (E) tersebut berhenti, maka melakukan suatu kontrol fase yang sejumlah komponen sakelarnya (611-616) dibuat agar berkonduksi pada waktu-waktu maju atau tunda, sedemikian rupa sehingga resistansi diberikan pada perputaran maju poros engkol (5) oleh motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) tersebut, yang memaksa poros engkol (5) berhenti pada langkah kompresi bodi mesin empat-langkah (E).

8. Unit mesin (EU) menurut salah satu dari klaim 1 sampai 5, dengan

motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) tersebut meliputi sejumlah kumparan (W) yang bersesuaian dengan tiga fase tersebut, dan

peranti kontrol (CT) tersebut dikonfigurasi untuk:

sementara poros engkol (5) berada dalam perputaran maju setelah operasi pembakaran bodi mesin empat-langkah (E) tersebut berhenti, maka mengendalikan sejumlah komponen sakel-ar (611-616) sedemikian rupa sehingga terminal-terminal dari sejumlah kumparan (W) tersebut terhubung-singkat, sedemikian rupa sehingga resistansi diberikan pada perputaran maju poros engkol (5) oleh motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) tersebut, yang memaksa poros engkol (5) berhenti pada langkah kompresi bodi mesin empat-langkah (E).

9. Unit mesin (EU) menurut klaim 6, dengan

peranti kontrol- (CT) tersebut dikonfigurasi untuk:

pada kasus ketika instruksi start diterima sementara poros engkol (5) berputar dengan resistansi yang diberikan pada perputaran poros engkol (5), maka melakukan kontrol vektor pada motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) sehingga mengakselerasi perputaran poros engkol (5) tersebut.

10. Unit mesin (EU) menurut salah satu dari klaim 1 sampai 9, dengan

peranti kontrol (CT) tersebut dikonfigurasi untuk:

setelah operasi pembakaran bodi mesin empat langkah (E) tersebut berhenti, berdasarkan kecepatan putaran poros engkol (5) dan posisi poros engkol (5), maka memandu motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) tersebut agar beroperasi sedemikian rupa sehingga resistansi diberikan pada perputaran maju poros engkol (5), yang memaksa poros engkol (5) tersebut berhenti pada langkah kompresi bodi mesin empat-langkah (E) tersebut.



11. Unit mesin (EU) menurut salah satu dari klaim 1 sampai 10, dengan

peranti kontrol (CT) tersebut dikonfigurasi untuk:

selama periode waktu yang telah ditentukan sebelumnya setelah dimulainya operasi pembakaran bodi mesin empat-langkah (E) dengan cara menggerakkan poros engkol (5) pada perputaran maju sebagai respons terhadap penerimaan instruksi start, maka mengendalikan sejumlah komponen sakelar (611-616) sehingga memandu motor tanpasikat tiga-fase (SG) tersebut agar mengakselerasi perputaran maju poros engkol (5) tersebut.

12. Unit mesin (EU) menurut klaim 9 atau 11, dengan

peranti kontrol (CT) tersebut dikonfigurasi untuk:

sebagai respons terhadap penerimaan instruksi start, maka melakukan kontrol vektor pada motor tanpasikat tiga-fase (SG) sehingga menggerakkan poros engkol (5) pada perputaran maju; dan

selama periode waktu yang telah ditentukan sebelumnya setelah dimulainya operasi pembakaran bodi mesin empat-langkah (E), maka melakukan kontrol vektor pada motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) sehingga memandu motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) tersebut agar mengakselerasi perputaran maju poros engkol (5).

13. Suatu kendaraan (A) yang mencakup unit mesin (EU) menurut salah satu dari klaim (1) sampai (12) .

### **Klaim permohonan Banding koreksi IDP000073523 (9 Klaim)**

1. Suatu kendaraan tunggang (A) yang terdiri dari unit mesin (EU), unit mesin (EU) tersebut mencakup:

suatu bodi mesin empat-langkah (E) yang daerah beban-tinggi (TH) dan daerah beban-rendahnya (TL) terjadi selama empat langkah, daerah beban-tinggi (TH) tersebut memiliki beban tinggi pada perputaran suatu poros engkol (5), daerah beban-rendah (TL) tersebut memiliki beban yang lebih rendah pada perputaran poros engkol (5) daripada beban daerah beban-tinggi (TH);

suatu motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) yang dapat digerakkan oleh suatu baterai (14) yang diberikan pada kendaraan (A), motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) tersebut dikonfigurasi untuk menghidupkan bodi mesin empat-langkah (E) dengan menggerakkan poros engkol (5) pada perputaran maju sebagai respons terhadap penerimaan instruksi penghidupan, motor tanpasikat tiga-fase (SG) tersebut dikonfigurasi untuk menghasilkan daya dengan cara berputar bersamaan dengan perputaran poros engkol (5) setelah dihidupkannya bodi mesin empat-langkah (E);



suatu inverter (61) yang meliputi sejumlah komponen sakelar (611-616) yang dikonfigurasi untuk mengendalikan arus yang mengalir antara baterai (14) dan motor tanpa-sikat tiga-fase (SG); dan

suatu peranti kontrol (CT) yang meliputi suatu kontroler motor penghidup dan suatu kontroler pembakaran, kontroler motor penghidup tersebut dikonfigurasi untuk mengendalikan sejumlah komponen sakelar (611-616) yang termasuk dalam inverter (61) tersebut untuk mengendalikan arus yang mengalir antara baterai (14) dan motor tanpa-sikat tiga-fase (SG), kontroler pembakaran tersebut dikonfigurasi untuk mengendalikan operasi pembakaran bodi mesin empat-langkah (E), peranti kontrol (CT) tersebut dikonfigurasi untuk sementara poros engkol (5) berada dalam perputaran maju setelah operasi pembakaran bodi mesin empat-langkah (E) tersebut berhenti, mengendalikan sejumlah komponen sakelar (611- 616) sedemikian rupa sehingga resistansi diberikan pada perputaran maju poros engkol (5) tersebut oleh motor tanpa-sikat tiga-fase (SG), memaksa poros engkol (5) berhenti pada Langkah kompresi bodi mesin empat-langkah (E), dan

sebagai respons terhadap penerimaan instruksi penghidupan pada keadaan ketika poros engkol (5) berhenti, mengendalikan sejumlah komponen sakelar (611-616) untuk memandu motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) tersebut agar memulai perputaran maju poros engkol (5), perputaran maju tersebut dimulai dari suatu posisi tempat poros engkol (5) berhenti pada langkah kompresi,

dimana daerah beban-rendah (TL) lebih lebar daripada daerah beban-tinggi (TH) pada empat langkah, dan

dimana peranti kontrol (CT), sebagai respons terhadap penerimaan suatu instruksi penghidupan, dikonfigurasi untuk mengendalikan motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) untuk mempercepat putaran poros engkol (5) dan, selama setidaknya sebagian dari suatu periode waktu dari ketika poros engkol (5) memulai putaran maju sampai ketika poros engkol (5) mencapai akhir langkah kompresi, secara berkelanjutan melangsungkan suatu kontrol membatasi torsi keluaran dari motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) untuk memungkinkan poros engkol (5) berputar dengan suatu torsi yang lebih rendah daripada suatu torsi maksimum yang dapat diperoleh dari baterai (14), dan setelah melewati langkah kompresi, menyingkirkan batas yang ditempatkan pada torsi keluaran dari motor tanpasikat tiga-fasa (SG) untuk membuat motor tanpa-sikat tiga-fasa (SG) untuk berputar dengan torsi maksimum yang dapat diperoleh dari baterai (14) dan menggerakkan poros engkol (5) pada putaran maju selama daerah beban-rendah (TL) yang terentang dari Langkah ekspansi sampai langkah kompresi, hingga mencapai daerah bebantinggi (TH) untuk kedua kalinya.

-----**TENTANG PERTIMBANGAN HUKUMNYA**-----

1. Menimbang bahwa Permohonan Paten ini telah diberi Patennya pada tanggal 11 Desember 2020 dan Permohonan Banding terhadap koreksi atas deskripsi, klaim, dan/atau gambar dari Paten Nomor IDP000073523 (Permohonan Paten Nomor P00201604740) yang berjudul "**UNIT MESIN KENDARAAN**" diajukan pada tanggal 24 April 2021 sehingga permohonan banding ini masih masuk dalam masa jangka waktu pengajuan banding terhadap koreksi atas deskripsi, klaim, dan/atau gambar setelah permohonan diberi paten sesuai ketentuan Pasal 69 ayat (1) Undang-undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2016 tentang Paten.
2. Menimbang bahwa atas hasil pemeriksaan Majelis terhadap Paten Nomor IDP000073523 (Permohonan Paten Nomor P00201604740) yang hasilnya sebagai berikut:

- a. **Klaim 1 koreksi menyatakan** : Suatu kendaraan tunggang (A) yang terdiri dari unit mesin (EU), unit mesin (EU) tersebut mencakup:

suatu bodi mesin empat-langkah (E) yang daerah beban-tinggi (TH) dan daerah beban-rendahnya (TL) terjadi selama empat langkah, daerah beban-tinggi (TH) tersebut memiliki beban tinggi pada perputaran suatu poros engkol (5), daerah beban-rendah (TL) tersebut memiliki beban yang lebih rendah pada perputaran poros engkol (5) daripada beban daerah beban-tinggi (TH);

suatu motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) yang dapat digerakkan oleh suatu baterai (14) yang diberikan pada kendaraan (A), motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) tersebut dikonfigurasi untuk menghidupkan bodi mesin empat-langkah (E) dengan menggerakkan poros engkol (5) pada perputaran maju sebagai respons terhadap penerimaan instruksi penghidupan, motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) tersebut dikonfigurasi untuk menghasilkan daya dengan cara berputar bersamaan dengan perputaran poros engkol (5) setelah dihidupkannya bodi mesin empat-langkah (E);

suatu inverter (61) yang meliputi sejumlah komponen sakelar (611-616) yang dikonfigurasi untuk mengendalikan arus yang mengalir antara baterai (14) dan motor tanpa-sikat tiga-fase (SG); dan

suatu peranti kontrol (CT) yang meliputi suatu kontroler motor penghidup dan suatu kontroler pembakaran, kontroler motor penghidup tersebut dikonfigurasi untuk mengendalikan sejumlah komponen sakelar (611-616) yang termasuk dalam inverter (61) tersebut untuk mengendalikan arus yang mengalir antara baterai (14) dan motor tanpa-sikat tiga-fase (SG), kontroler pembakaran tersebut dikonfigurasi

untuk mengendalikan operasi pembakaran bodi mesin empat-langkah (E), peranti kontrol (CT) tersebut dikonfigurasi untuk sementara poros engkol (5) berada dalam perputaran maju setelah operasi pembakaran bodi mesin empat-langkah (E) tersebut berhenti, mengendalikan sejumlah komponen sakelar (611- 616) sedemikian rupa sehingga resistansi diberikan pada perputaran maju poros engkol (5) tersebut oleh motor tanpa-sikat tiga-fase (SG), memaksa poros engkol (5) berhenti pada Langkah kompresi bodi mesin empat-langkah (E), dan

sebagai respons terhadap penerimaan instruksi penghidupan pada keadaan ketika poros engkol (5) berhenti, mengendalikan sejumlah komponen sakelar (611-616) untuk memandu motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) tersebut agar memulai perputaran maju poros engkol (5), perputaran maju tersebut dimulai dari suatu posisi tempat poros engkol (5) berhenti pada langkah kompresi,

dimana daerah beban-rendah (TL) lebih lebar daripada daerah beban-tinggi (TH) pada empat langkah, dan

dimana peranti kontrol (CT), sebagai respons terhadap penerimaan suatu instruksi penghidupan, dikonfigurasi untuk mengendalikan motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) untuk mempercepat putaran poros engkol (5) dan, selama setidaknya sebagian dari suatu periode waktu dari ketika poros engkol (5) memulai putaran maju sampai ketika poros engkol (5) mencapai akhir langkah kompresi, secara berkelanjutan melangsungkan suatu kontrol membatasi torsi keluaran dari motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) untuk memungkinkan poros engkol (5) berputar dengan suatu torsi yang lebih rendah daripada suatu torsi maksimum yang dapat diperoleh dari baterai (14), dan

setelah melewati langkah kompresi, menyingkirkan batas yang ditempatkan pada torsi keluaran dari motor tanpasikat tiga-fasa (SG) untuk membuat motor tanpa-sikat tiga-fasa (SG) untuk berputar dengan torsi maksimum yang dapat diperoleh dari baterai (14) dan menggerakkan poros engkol (5) pada putaran maju selama daerah beban-rendah (TL) yang terentang dari Langkah ekspansi sampai langkah kompresi, hingga mencapai daerah bebantinggi (TH) untuk kedua kalinya.

**Klaim 2 koreksi :** Kendaraan tunggang (A) menurut klaim 1, yang dalam hal ini motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) tersebut dipasangkan pada poros engkol (5) tanpa interposisi suatu mekanisme transmisi daya, dimana mekanisme transmisi daya adalah suatu sabuk, suatu rantai, suatu pengurang kecepatan, atau suatu peningkat kecepatan.

**Klaim 3 koreksi :** Kendaraan tunggang (A) menurut klaim 1

atau 2, yang dalam hal ini peranti kontrol (CT) dikonfigurasi untuk:

sementara poros engkol (5) berada dalam perputaran maju setelah operasi pembakaran bodi mesin empat-langkah (E) tersebut berhenti, melakukan suatu kontrol vektor pada motor

tanpa-sikat tiga-fase (SG) sedemikian rupa sehingga resistansi diberikan pada perputaran maju poros engkol (5) oleh motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) tersebut, memaksa poros engkol (5) berhenti pada langkah kompresi bodi mesin empat-langkah (E); dan

sebagai respons terhadap penerimaan instruksi penghidupan pada keadaan ketika poros engkol (5) berhenti, mengendalikan sejumlah komponen sakelar (611-616) untuk memandu motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) tersebut agar memulai perputaran maju poros engkol (5) dari suatu posisi tempat poros engkol (5) berhenti.

**Klaim 4 koreksi :** Kendaraan tunggang (A) menurut klaim 1 atau 2, yang dalam hal ini peranti kontrol (CT) dikonfigurasi untuk:

sementara poros engkol (5) berada dalam perputaran maju setelah operasi pembakaran bodi mesin empat-langkah (E) tersebut berhenti, melakukan suatu kontrol fase yang sejumlah komponen sakelarnya (611-616) dibuat agar berkonduksi pada waktu-waktu maju atau tunda, sedemikian rupa sehingga resistansi diberikan pada perputaran maju poros engkol (5) oleh motor tanpa-sikat tiga-fase (SG), memaksa poros engkol (5) berhenti pada langkah kompresi bodi mesin empat-langkah (E); dan

sebagai respons terhadap penerimaan instruksi penghidupan pada keadaan ketika poros engkol (5) berhenti, mengendalikan sejumlah komponen sakelar (611-616) untuk memandu motor tanpasikat tiga-fase (SG) tersebut agar memulai perputaran maju poros engkol (5) dari suatu posisi tempat poros engkol (5) berhenti.

**Klaim 5 koreksi :** Kendaraan tunggang (A) menurut klaim 1 atau 2, yang dalam hal ini motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) tersebut meliputi sejumlah kumparan (W) yang bersesuaian dengan tiga fase tersebut, dan

peranti kontrol (CT) dikonfigurasi untuk:

sementara poros engkol (5) berada dalam perputaran maju setelah operasi pembakaran bodi mesin empat-langkah (E) tersebut berhenti, mengendalikan sejumlah komponen sakelar (611-

616) sedemikian rupa sehingga terminal-terminal dari sejumlah kumparan (W) tersebut terhubung-singkat, sedemikian rupa sehingga resistansi diberikan pada

perputaran maju poros engkol (5) oleh motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) tersebut, yang memaksa poros engkol (5) berhenti pada langkah kompresi bodi mesin empat-langkah (E); dan

sebagai respons terhadap penerimaan instruksi penghidupan pada keadaan ketika poros engkol (5) berhenti, mengendalikan sejumlah komponen sakelar (611-616) untuk memandu motor tanpa sikat tiga-fase (SG) tersebut agar memulai perputaran maju poros engkol (5) dari suatu posisi tempat poros engkol (5) berhenti.

**Klaim 6 koreksi :** Kendaraan tunggang (A) menurut klaim 3, yang dalam hal ini peranti kontrol (CT) dikonfigurasi untuk:

sementara poros engkol (5) berada dalam perputaran maju setelah operasi pembakaran bodi mesin empat-langkah (E) tersebut berhenti, melakukan suatu kontrol vektor pada motor

tanpa-sikat tiga-fase (SG) sedemikian rupa sehingga resistansi diberikan pada perputaran maju poros engkol (5) oleh motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) tersebut; dan

pada kasus ketika instruksi penghidupan diterima sementara poros engkol (5) berputar dengan resistansi yang diberikan pada perputaran poros engkol (5), melakukan kontrol vektor pada motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) sehingga mengakselerasi perputaran poros engkol (5) tersebut.

**Klaim 7 koreksi :** Kendaraan tunggang (A) menurut salah satu dari klaim 1 sampai 6, yang dalam hal ini peranti kontrol (CT) dikonfigurasi untuk:

setelah operasi pembakaran bodi mesin empat-langkah (E) tersebut berhenti, berdasarkan kecepatan putaran poros engkol (5) dan posisi poros engkol (5), memandu motor tanpasikat tiga-fase (SG) agar beroperasi sedemikian rupa sehingga resistansi diberikan pada perputaran maju poros engkol (5), memaksa poros engkol (5) tersebut berhenti pada langkah kompresi bodi mesin empat-langkah (E) tersebut.

**Klaim 8 koreksi :** Kendaraan tunggang (A) menurut salah satu dari klaim 1 sampai 7, yang dalam hal ini peranti kontrol (CT) dikonfigurasi untuk:

selama periode waktu yang telah ditentukan sebelumnya setelah dimulainya operasi pembakaran bodi mesin empat-langkah (E) dengan cara menggerakkan poros engkol (5) pada perputaran maju sebagai respons terhadap penerimaan instruksi penghidupan, mengendalikan sejumlah komponen sakelar (611-616) sehingga memandu motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) tersebut agar mengakselerasi perputaran maju poros engkol (5) tersebut.

**Klaim 9 koreksi :** Kendaraan tunggang (A) menurut klaim 6 atau 8, yang dalam hal ini peranti kontrol (CT) dikonfigurasi untuk:

sebagai respons terhadap penerimaan instruksi penghidupan, melakukan kontrol vektor pada motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) sehingga menggerakkan poros engkol (5) pada perputaran maju; dan

selama periode waktu yang telah ditentukan sebelumnya setelah dimulainya operasi pembakaran bodi mesin empat-langkah (E), melakukan kontrol vektor pada motor tanpa-sikat tiga-fase

(SG) sehingga memandu motor tanpa-sikat tiga-fase (SG) tersebut agar mengakselerasi perputaran maju poros engkol (5).

- b. Bahwa klaim 1 koreksi sampai dengan klaim 9 koreksi dinilai tercakup dalam klaim 13 yang telah diberi paten.
  - c. Bahwa Koreksi istilah “kendaraan tunggang” pada klaim 1 koreksi dinilai lebih spesifik dibandingkan dengan istilah “kendaraan” pada klaim 13 yang telah diberi paten.
  - d. Bahwa klaim 1 koreksi sampai dengan klaim 9 koreksi dinilai tidak mengakibatkan lingkup perlindungan invensi lebih luas dari lingkup perlindungan invensi yang pertama kali diajukan.
3. Menimbang bahwa berdasarkan data dan fakta yang telah diuraikan pada angka 1 sampai dengan angka 2, Majelis Banding berkesimpulan bahwa permohonan Banding Nomor Registrasi 08/KBP/II/2021 terhadap koreksi atas deskripsi, klaim, dan/atau gambar dari Paten Nomor IDP000073523 (Permohonan Paten Nomor P00201604740) yang diajukan oleh Pemohon memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 69 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2016 tentang Paten.

----- **MEMUTUSKAN:** -----

Bahwa berdasarkan pertimbangan hukum dari data dan fakta-fakta tersebut di atas, Majelis Banding Paten, Komisi Banding Paten, Republik Indonesia memutuskan: -----

- 1. Menerima Permohonan Banding koreksi Nomor Registrasi 08/KBP/II/2021 terhadap Koreksi atas Klaim 1 sampai dengan klaim 9 dari Paten Nomor IDP000073523 dengan judul “UNIT MESIN KENDARAAN” yang semula berjumlah 13 klaim menjadi 9 klaim sebagaimana terlampir yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari keputusan ini.**
- 2. Meminta Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia untuk menindaklanjuti dengan mengubah lampiran sertifikat.**

Banding Paten pada Sidang Terbuka untuk umum pada hari Selasa tanggal 13 Juni 2023 dengan Ketua Majelis Ir. Ikhsan M.Si., Anggota Majelis Banding sebagai berikut: Ir. Aribudhi Nugroho Suyono, M.IPL, Prof. Ir. Warjito M.Sc., Ph.D., Linggawaty Hakim, S.H., LL.M., dan Ir. Budi Suratno, M.IPL, serta dibantu Sekretaris Komisi Banding Maryeti Pusporini, S.H., M.Si. dan dihadiri Kuasa Pemohon dan Termohon.

Jakarta, 13 Juni 2023

Ketua Majelis



Ir. Ikhsan M.Si.

Anggota Majelis

Ir. Aribudhi Nugroho Suyono, M.IPL

Anggota Majelis

Prof. Ir. Warjito M.Sc., Ph.D

Linggawaty Hakim, S.H.,LL.M.

Ir. Budi Suratno, M.IPL

Sekretaris Komisi Banding

Maryeti Pusporini, S.H., M.Si.