

Interner Verteilerschlüssel:

- (A) Veröffentlichung im ABl.
(B) An Vorsitzende und Mitglieder
(C) An Vorsitzende
(D) Keine Verteilung

ENTSCHEIDUNG
vom 13. Januar 2004

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0504/02 - 3.2.1
Anmeldenummer: 97106765.7
Veröffentlichungsnummer: 0811518
IPC: B60J 7/14
Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:
Fahrzeug, insbesondere mit meinem einklappbarem Dach

Patentinhaber:
Wilhelm Karmann GmbH, et al

Einsprechender:
PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES

Stichwort:
-

Relevante Rechtsnormen:
EPÜ Art. 54, 56

Schlagwort:
"Zulässigkeit von Änderungen: hier neuer Satz von
Ansprüchen eingereicht vor der von der Kammer festgelegten
Einmonatsfrist (bejaht)"
"Neuheit und erfinderische Tätigkeit (bejaht)"

Zitierte Entscheidungen:
T 0153/85, T 0095/83, T 0229/85, T 0099/85, T 0465/92

Orientierungssatz:
-



Aktenzeichen: T 0504/02 - 3.2.1

ENTSCHEIDUNG
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.1
vom 13. Januar 2004

Beschwerdeführer: Wilhelm Karmann GmbH et al
(Patentinhaber) Karmannstraße 1
D-49084 Osnabrück (DE)

Vertreter: Busse & Busse
Patentanwälte
Postfach 12 26
D-49002 Osnabrück (DE)

Beschwerdegegner: PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES
(Einsprechender) 62, boulevard victor hugo
F-92200 Neuilly sur Seine (FR)

Vertreter: De Cuenca, Emmanuel Jaime
PSA Peugeot Citroen
Propriété Industrielle
DTAT/MPG/BPI - Service Brevets
18, rue des fauvelles
F-92250 La Garenne Colombes (FR)

Angefochtene Entscheidung: Entscheidung der Einspruchsabteilung des
Europäischen Patentamts, die am 21. März 2002
zur Post gegeben wurde und mit der das
europäische Patent Nr. 0811518 aufgrund des
Artikels 102 (1) EPÜ widerrufen worden ist.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: S. Crane
Mitglieder: Y. A. F. Lemblé
G. E. Weiss

Sachverhalt und Anträge

I. Der von der Einsprechenden gegen das europäische Patent Nr. 0 811 518 eingelegte Einspruch, der auf die Einspruchsgründe gemäß Artikel 100 a) EPÜ im Hinblick auf die Schriften

D1: GB-A-2 264 747

D7: US-A-2 812 975

gestützt wurde, führte zum Widerruf des Patents mangels erfinderischer Tätigkeit des Gegenstandes seines Anspruchs 1 durch die am 21. März 2002 zur Post gegebenen Entscheidung der Einspruchsabteilung.

II. Gegen diese Entscheidung haben die Beschwerdeführerinnen (Patentinhaberinnen) am 15. Mai 2002 Beschwerde eingelegt. Die Beschwerdegebühr wurde am 22. Mai 2002 gezahlt. Die Beschwerdebegründung wurde am 19. Juli 2002 eingereicht.

III. Am 13. Januar 2004 wurde vor der Beschwerdekammer mündlich verhandelt. Die Beschwerdeführerinnen beantragten die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und die Aufrechterhaltung des Patents in geändertem Umfang auf der Grundlage der als Hauptantrag in der mündlichen Verhandlung überreichten Patentansprüche, bzw. der als Hilfsanträge 1 bis 3 mit Schreiben vom 12. Dezember 2003 eingereichten Patentansprüche mit der dahingehenden Änderung, daß das Wort "heckseitigen" vor "Verdeckantrieb" im kennzeichnenden Teil des jeweiligen Patentanspruchs 1 eingefügt wird.

Die Beschwerdegegnerin (Einsprechende) beantragte die Zurückweisung der Beschwerde.

IV. Der Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag lautet wie folgt:

"1. Fahrzeug mit einem einklappbaren Dach (2), das zumindest ein vorderes Dachteil (3) und ein hinteres Dachteil (4) aufweist, die durch zumindest eine dem vorderen Dachteil eine Schließ- und Öffnungsstellung ermöglichende Scharniervorrichtung verbunden sind, und mit einem Antriebsorgan zum Öffnen und Schließen des vorderen Dachteil unabhängig vom hinteren Dachteil, wobei das von einem heckseitigen Verdeckantrieb unabhängig steuerbare Antriebsorgan (10) die Scharniervorrichtung (8,8') unmittelbar betätigt."

V. Bezüglich des Hauptantrags argumentierte die Beschwerdegegnerin im wesentlichen wie folgt:

Obwohl die geänderten Ansprüche innerhalb der von der Kammer gegebenen Frist eingereicht wurden, liege es im Ermessen der Kammer diese Unterlagen nicht zu berücksichtigen. Nach den Entscheidungen T 153/85 und T 95/83 seien Alternativansprüche, die ohne einen triftigen Grund nicht zusammen mit der Beschwerdebegründung oder unverzüglich danach eingereicht worden sind, in der Regel nicht zuzulassen. Im vorliegenden Fall, gebe es nichts, was die Berücksichtigung der neuen Unterlagen zu diesem späten Zeitpunkt rechtfertigen würde.

Es sei auch nicht ohne weiteres erkennbar, daß der neu eingereichte Anspruch 1 gemäß Hauptantrag den Erfordernissen der Artikel 84, 123 (2) und 123 (3) EPÜ

genüge. Insbesondere führe die Streichung des Ausdrucks "mit zueinander bewegbaren Teilen, z. B. Türen und Klappen" aus dem erteilten Anspruch 1 zu einer Erweiterung des Schutzbereiches. Bei der Einführung des Ausdruckes "von einem heckseitigen Verdeckantrieb unabhängig steuerbare Antriebsorgan" im neuen Anspruch 1 stelle sich die Frage, was genau unter dem "Verdeckantrieb" zu verstehen sei und ob die Steuerung des Heckantriebes wirklich unabhängig von derjenigen des Antriebsorgans sei. Da die neu eingereichten Ansprüche hinsichtlich der Klarheit und der Erfüllung der Erfordernisse der Artikel 123 (2) und (3) EPÜ Mängel aufwiesen, sollten sie als unzulässig verworfen werden.

Darüber hinaus beruhe der Gegenstand des Anspruchs 1 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit. Auszugehen sei von einem Fahrzeug mit einem einklappbaren Dach, wie aus der D1 bekannt. Bei der Bestimmung der technischen Aufgabe, die von der Erfindung gelöst werde, sei nicht die in der Beschreibung des Patents dargelegte Formulierung der Aufgabe entscheidend, vielmehr sei auf die objektive Leistung abzustellen, die sich in der beanspruchten Erfindung zeige. Im vorliegenden Fall wäre eine objektive Formulierung der Aufgabe die folgende: das vordere Dachteil unabhängig vom hinteren Dachteil öffnen zu können. Stehe diese Aufgabe nun fest, so ergebe sich die gefundene Lösung in naheliegender Weise. Es wäre nämlich für den Fachmann ein Leichtes gewesen, die das vordere Dachteil über die Scharniervorrichtung 8,9 antreibende Betätigungsstange 7 durch ein unabhängig vom heckseitigen Verdeckantrieb steuerbares Antriebsorgan nach Art der D7 in der Antriebskette des Verdecks zu ersetzen.

VI. Das Vorbringen der Beschwerdeführerinnen läßt sich wie folgt zusammenfassen:

Die von der Einsprechenden wegen fehlender Offenbarung der ursprünglichen Anmeldung beanstandeten Merkmale (Artikel 123 (2) EPÜ) seien durch die ursprünglich eingereichten Unterlagen offenbart. Auch die Einwände bezüglich der mangelnden Klarheit der Ansprüche seien nicht gerechtfertigt.

Der Gegenstand des Anspruch 1 sei gegenüber der D1 und der D7 neu und erfinderisch. Die beanspruchte Dachkonstruktion vereinige die Vorteile eines einklappbaren faltverdecktes mit denen eines so genannten Targadaches. Ausgehend von dem aus der D1 bekannten faltverdeck gebe es für den Fachmann keinen Grund, vom Prinzip einer zentralen Steuerung des verdeckgestanges abzuweichen.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde entspricht den Artikeln 106 bis 108 sowie den Regeln 1 (1) und 64 EPÜ; sie ist zulässig.
2. Zulässigkeit der Änderungen (Artikel 123 (2) und (3) EPÜ und Klarheit).
 - 2.1 Dem Antrag der Beschwerdegegnerin, die mit dem Hauptantrag neu eingereichten Ansprüche nicht zu berücksichtigen, kann nicht stattgegeben werden. Diese Ansprüche sind vor der in der Mitteilung zur Vorbereitung der mündlichen Verhandlung von der Kammer festgelegten einmonatigen Frist eingereicht worden. In

dieser Mitteilung hatte die Kammer den Parteien mitgeteilt, daß sie der vorläufigen Ansicht ist, daß der Gegenstand des zum damaligen Zeitpunkt geltenden Anspruchs 1 gegenüber dem Offenbarungsinhalt der D7 nicht neu sei. Wenn die Patentinhaberinnen daraufhin innerhalb der von der Kammer festgelegten Frist neue Unterlagen einreicht, um zumindest den Einwand der mangelnden Neuheit zu beheben, können diese Unterlagen nicht von vorne herein als unzulässig verworfen werden, umso mehr wenn sie vor der von der Kammer festgelegten Frist eingereicht wurden. Die von der Beschwerdegegnerin zitierten Entscheidungen T 153/85 und T 95/83 betreffen Änderungen, die zu Ansprüchen im Verlauf der mündlichen Verhandlung beantragt worden sind, d. h. zu einem eindeutig verspäteten, bzw. nach der von der Kammer festgelegten Zeitpunkt. Diese Rechtsprechung ist somit nicht relevant.

- 2.2 Die Streichung aus dem erteilten Anspruch 1 des Ausdrucks "mit zueinander bewegbaren Teilen, z. B. Türen und Klappen" verstößt nicht gegen die Bestimmungen des Artikels 123 (3) EPÜ. Der ursprünglich eingereichte Anspruch lautete "Fahrzeug mit zueinander bewegbaren Teilen, z. B. Türen und Klappen, insbesondere mit einem einklappbaren Dach (2),...". Diesem Wortlaut und dem letzten Absatz der ursprünglich eingereichten Beschreibung (Absatz [0017] der Patentschrift) ist zu entnehmen, daß die Türen und Klappen, insbesondere aber das einklappbare Dach, Beispiele für die zueinander beweglichen Teile bildeten. Da im Zuge des Prüfungsverfahrens das Wort "insbesondere" vor dem Ausdruck "mit einem einklappbaren Dach" gestrichen wurde, ist der Hinweis auf die "zueinander beweglichen Teilen, z. B. Türen und Klappen" entbehrlich. Seine Streichung

ist aufgrund der Vermeidung von Unklarheiten und einer Überbestimmung geboten. Die zueinander beweglichen Teile des erteilten Anspruchs 1 sind nur noch jene des einklappbaren Daches. Die aus dem erteilten Anspruch 1 gestrichene Angabe war ohnehin technisch belanglos, denn jedes Fahrzeug hat offensichtlich zueinander bewegbare Teile.

Somit bewirkt die genannte Streichung keine Erweiterung des Schutzbereiches des erteilten Anspruchs 1.

- 2.3 Das Merkmal des erteilten Patentanspruchs 1, daß das Dach eine Schließ- bzw. Öffnungsstellung ermöglichende Gelenkverbindung aufweist, ist dahingehend eingeschränkt worden, indem die Gelenkverbindung nunmehr als eine den vorderen Dachteil mit dem hinteren Dachteil verbindende Scharniervorrichtung definiert ist, die dem vorderen Dachteil eine Schließ- und Öffnungsstellung unabhängig vom hinteren Dachteil ermöglicht. Weiterhin wurde präzisiert, daß das Öffnen und Schließen des vorderen Dachteils durch die unmittelbare Betätigung der Scharniervorrichtung über ein unabhängig von einem Verdeckantrieb steuerbares Antriebsorgan erfolgt.

Diese Merkmale sind eindeutig und unmittelbar den ursprünglich eingereichten Unterlagen zu entnehmen. In der Spalte 1, Zeilen 33-51 der EP-A-0 811 518 ist unter anderem erwähnt, daß die als Scharniervorrichtung ausgebildete Gelenkverbindung mit einem unabhängig vom Verdeckantrieb steuerbaren Antriebsorgan betätigt wird und daß der Verdeckantrieb aus einem heckseitigen Antrieb besteht.

Die ursprünglich eingereichten Figuren 3-6 zeigen, wie das vordere Dachteil 3 von seiner Schließstellung (Figur 3) bis zu seiner vollständigen Öffnungsstellung

(Figur 6) mittels des die Scharniervorrichtung betätigenden Antriebsorgans 10 zur Oberseite des hinteren Dachteils 4 hin verlagert wird. Dabei bleibt das hintere Dachteil in seiner Ausgangsposition, d. h. die Position der Schließstellung. Die Scharniervorrichtung ermöglicht somit dem vorderen Dachteil eine Schließ- und Öffnungsstellung unabhängig vom hinteren Dachteil.

- 2.4 Zu der von der Beschwerdegegnerin aufgeworfenen Klarheitsfrage hinsichtlich des Zweckes des heckseitigen Verdeckantriebs weist die Kammer in Anlehnung auf den letzten Satz des Artikels 69 EPÜ auf die Spalten 1-2 der Beschreibung der EP-A-0 811 518 hin. Was unter dem Begriff "Verdeck" zu verstehen ist, ergibt sich aus der Spalte 1, Zeilen 3-5: "Die Erfindung bezieht sich auf ein Fahrzeug mit insbesondere einem einklappbarem Dach in Form eines zweiteiligen Klappverdecks...". Diese Aussage in Verbindung mit den Figuren 1-2, wo zwei Dachteile nämlich das vordere 3 und das hintere Teil 4 als Hauptelemente des Daches dargestellt sind, führt zur Feststellung, daß die zwei Dachteile im wesentlichen das Verdeck bilden. Dieses Verdeck ist einklappbar und zwar mittels des heckseitigen Verdeckantrieb (Spalte 1, Zeilen 33-51 der EP-A-0 811 518): "wobei die Steuerung des Antriebsorgans der Vorrichtung so mit einem heckseitigen Verdeckantrieb synchronisiert werden kann, daß ...damit ein materialschonender Klappvorgang, sowohl für Hardtop-Dächer als auch für Dächer mit bereichsweise flexibler Dachhaut erreicht wird". In der Spalte 2, Zeilen 8-12 der EP-A-0 811 518 ist weiterhin erwähnt, daß beide Dachteile eine gemeinsame Bewegungsbahn bei gleichzeitiger Hub- und Schwenkphase durchlaufen. Daraus ergibt sich eindeutig, daß das vordere Dachteil,

zusätzlich zu der obengenannten unabhängigen Steuerung, auch zusammen mit dem hinteren Dachteil eingeklappt werden kann und zwar durch eine synchronisierte Steuerung des Antriebsorgans und des heckseitigen Verdeckantriebes. Die Kammer sieht daher im Anspruch 1 gemäß Hauptantrag keine Unklarheit.

3. *Neuheit und erfinderische Tätigkeit*

3.1 Die D1 beschreibt ein Fahrzeug mit einem einklappbaren Dachverdeck mit flexibler Dachhaut 4. In der Figur 2 ist das Verdeckgestänge in seinem eingeklappten Zustand hinter dem Fahrgastraum dargestellt (Seite 5, Zeilen 28-34). Aus dieser Figur ist ersichtlich, dass das Verdeckgestänge im wesentlichen aus drei übereinander zusammengefalteten Dachelementen besteht, nämlich einem vorderen Dachelement (first side rod 5¹), einem mittleren Dachelement (second side rod 5²) und einem nicht näher bezeichneten hinteren Dachelement. Diese Dachelemente sind über Gelenkverbindungen aneinander verbunden, die eine Schließ- bzw. Öffnungsstellung (Figur 1) des gesamten Dachverdeckes 4 ermöglichen. Die Gelenkverbindung zwischen dem vorderen Dachelement 5¹ und dem mittleren Dachelement 5² ist als Scharniervorrichtung 8,9 ausgebildet. An der Scharniervorrichtung 8,9 ist eine starre Betätigungsstange 7 angelenkt, die beim Ausfahren des faltverdeckes das vordere Dachelement 5¹ über das mittlere Dachelement 5² verlagert (Seite 6, Zeilen 5-14 und Figur 1). Die Betätigungsstange 7 greift mit ihrem vorderen Ende gelenkig an einem Hebel 8 der Scharniervorrichtung an und ist mit ihrem rückwärtigen Ende gelenkig an dem hinteren Dachelement verbunden (Seite 6, Zeilen 31-34).

Die Betätigung eines solchen Verdeck-Mechanismen erfolgt in konventioneller Weise mittels eines hydraulisch betriebenen Verdeckantriebes (Seite 6, Zeilen 17-20). Beispiele von solchen konventionellen Verdeck-Mechanismen sind auf der Seite 1, Zeilen 31-32 der D1 erwähnt. Zur Betätigung von dieser Art von Verdeck-Mechanismen befindet sich der hydraulisch betriebene Verdeckantrieb außerhalb des Bereiches der Dachelemente, zum Beispiel im unteren Seiten- oder Heckbereich (Kofferraum,...) der Karosserie. Ein solcher heckseitiger Verdeckantrieb treibt üblicherweise das hintere Eingangsglied des Verdeckgestänges. Deshalb hat der Fachmann im Falle der D1 berechnigte Gründe zu der Annahme, daß das hintere Dachelement direkt von einem hydraulischen Betätigungsorgan angetrieben, zum Beispiel von einem hydraulischen Zylinder geschwenkt werden kann.

- 3.2 Auf keinen Fall ist in der D1 offenbart, daß die Scharniervorrichtung, welche die Dachelemente 5¹ und 5² verbindet, mit einem unabhängig von einem heckseitigen Verdeckantrieb steuerbaren Antriebsorgan verbunden und unmittelbar betätigt wird. Die Scharniervorrichtung ermöglicht auch nicht dem vorderen Dachelement 5¹ eine Schließ- und Öffnungsstellung unabhängig vom irgendeinem der hinteren Dachelemente.
- 3.3 Die Auffassung der Beschwerdegegnerin, daß ausgehend von D1 der Fachmann ohne erfinderisches Zutun die Betätigungsstange 7 durch ein unabhängig vom heckseitigen Verdeckantrieb steuerbares Antriebsorgan nach Art der D7 ersetzen würde, wird von der Kammer nicht geteilt. Nach ständiger Rechtsprechung der Beschwerdekammer ist die technische Aufgabe so zu formulieren, daß sie keine Lösungsansätze enthält

(T 229/85, ABl. 1987, 237; T 99/85, ABl. 1987, 413) und es gilt, eine künstliche Aufgabenformulierung zu meiden (T 465/92, ABl. 1992, 32). Die von der Beschwerdegegnerin formulierte Aufgabenstellung, das vordere Dachteil unabhängig vom hinteren Dachteil öffnen zu können, ist offensichtlich von einer rückschauenden Betrachtungsweise geprägt. Bei einem zusammenklappbaren Dachverdeck mit flexibler Dachhaut und starrem Verdeckgestänge nach Art der D1 hat der Fachmann keinen Grund eine gesonderte Öffnungsstellung für ein vermeintliches vorderes Dachteil des Verdecks vorzusehen. Auch ist nicht ersichtlich, warum er vom vorteilhaften Prinzip der konventionellen heckseitigen Betätigung des Verdeckgestänges abweichen sollte.

- 3.4 Die D7 beschreibt ein Fahrzeug mit einem einklappbaren Dach bestehend aus drei Dachsegmenten 10,11,12, die durch Scharniervorrichtungen 16,17 verbunden sind. Die Scharniervorrichtungen sind jeweils unmittelbar von einer hydraulischen Kolbenzylinderanordnung (hydraulic lift 20) betätigbar.
- Der Öffnungsvorgang der Dachkonstruktion nach der D7 besteht aus zwei Phasen, eine erste Phase, wobei sämtliche als eine Einheit zusammengefügte Dachsegmente gemeinsam um die Drehachse 2 verschwenkt werden (Figur 1) und eine zweite Phase, wobei die Dachsegmente voneinander getrennt und anschließend gemeinsam stapelartig zusammengelegt werden. Dabei führen sie mittels der Scharniervorrichtungen 16,17 eine Schwenkbewegung und eine Parallelverlagerung relativ zueinander aus, um ein kompaktes Verstauen zu ermöglichen (Figur 2). Das Fahrzeug kann vernünftigerweise nur nach Beendigung der zwei Phasen weiterfahren.

3.5 Da ein Öffnen und Schließen eines vorderen Dachsegments unabhängig von einem hinteren Dachsegment weder in der D1 noch in der D7 gegeben ist, kann sich das Fahrzeugdach nach dem Anspruch 1 auch nicht durch Zusammenschau der D1 und D7 ergeben.

3.6 Daraus folgt, daß der Gegenstand des unabhängigen Anspruchs 1 gemäß Hauptantrag neu ist und auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht.

Die abhängigen Ansprüche betreffen zweckmäßige Ausgestaltungen des Gegenstands des Anspruchs 1 und haben in Zusammenhang mit diesem Bestand.

Die Beschreibung ist an die Ansprüche angepaßt worden, wobei die D1 und D7 in der Beschreibungseinleitung gewürdigt sind.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

1. Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.
2. Die Sache wird an die erste Instanz mit der Auflage zurückgewiesen, das Patent in geändertem Umfang mit folgenden Unterlagen aufrechtzuerhalten:
 - Ansprüche 1 bis 7 gemäß Hauptantrag, eingereicht in der mündlichen Verhandlung vom 13. Januar 2004;

- Beschreibungseinleitung, Seiten 1 bis 3 eingereicht in der mündlichen Verhandlung vom 13. Januar 2004, zusammen mit den Absätzen [0007] bis [0016] der Patentschrift;
- Zeichnungen wie erteilt.

Der Geschäftsstellenbeamte:

Der Vorsitzende:

S. Fabiani

S. Crane