

Interner Verteilerschlüssel:

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

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 7. Februar 2020**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0605/17 - 3.2.08

Anmeldenummer: 09154686.1

Veröffentlichungsnummer: 2103838

IPC: F16F15/12, F16F15/131

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

Torsionsschwingungsdämpfer, insbesondere für den Antriebsstrang
eines Fahrzeugs

Patentinhaberin:

ZF Friedrichshafen AG

Einsprechende:

Valeo Embrayages

Stichwort:

Relevante Rechtsnormen:

EPÜ Art. 54

VOBK Art. 13

Schlagwort:

Neuheit - (ja)

Verspätetes Vorbringen

Zitierte Entscheidungen:

Orientierungssatz:



Beschwerdekammern

Boards of Appeal

Chambres de recours

Boards of Appeal of the
European Patent Office
Richard-Reitzner-Allee 8
85540 Haar
GERMANY
Tel. +49 (0)89 2399-0
Fax +49 (0)89 2399-4465

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0605/17 - 3.2.08

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.08
vom 7. Februar 2020

Beschwerdeführerin: ZF Friedrichshafen AG
(Patentinhaberin) Graf-von-Soden-Platz 1
88046 Friedrichshafen (DE)

Vertreter: Ruttensperger Lachnit Trossin Gomoll
Patent- und Rechtsanwälte
PartG mbB
Arnulfstraße 58
80335 München (DE)

Beschwerdeführerin: Valeo Embrayages
(Einsprechende) 81, avenue Roger Dumoulin
80009 Amiens Cedex 2 (FR)

Vertreter: Valeo Embrayages
Sce Propriété Intellectuelle
Immeuble Le Delta
14 avenue des Beguines
95892 Cergy Pontoise Cedex (FR)

Angefochtene Entscheidung: **Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung
des Europäischen Patentamts über die
Aufrechterhaltung des europäischen Patents
Nr. 2103838 in geändertem Umfang, zur Post
gegeben am 12. Januar 2017.**

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzende P. Acton
Mitglieder: M. Olapinski
P. Schmitz

Sachverhalt und Anträge

I. Gegenstand des Verfahrens sind die Beschwerden der Patentinhaberin (Beschwerdeführerin 1) und der Einsprechenden (Beschwerdeführerin 2) gegen die Zwischenentscheidung der Einspruchsabteilung, wonach das Streitpatent in der Fassung des damals geltenden Hilfsantrags den Erfordernissen des EPÜ genügt.

II. Am 7. Februar 2020 fand eine mündliche Verhandlung vor der Beschwerdekammer statt.

III. Am Ende der mündlichen Verhandlung war die Antragslage wie folgt:

Die Beschwerdeführerin 1 (Patentinhaberin) beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und Aufrechterhaltung des Patents wie erteilt. Hilfsweise beantragte sie Aufrechterhaltung des Patents auf der Grundlage eines der Hilfsanträge 1 bis 3, wobei Hilfsantrag 1 eingereicht wurde mit Schreiben vom 4. Dezember 2019, Hilfsantrag 2 dem Hilfsantrag entspricht, der der Entscheidung der Einspruchsabteilung zugrunde lag, und Hilfsantrag 3 ebenfalls eingereicht wurde mit Schreiben vom 4. Dezember 2019.

Die Beschwerdeführerin 2 (Einsprechende) beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und den Widerruf des Patents.

IV. Die folgende Entgeghaltung war für die vorliegende Entscheidung relevant:

D6: FR 2 823 547 A1

V. Anspruch 1 gemäß Hauptantrag (Patent wie erteilt; mit Merkmalsgliederung aus der angefochtenen Entscheidung) lautet:

a. Torsionsschwingungsdämpfer, insbesondere für den Antriebsstrang eines Fahrzeugs, umfassend eine Primärseite (12; 12a; 12b; 12c; 12d; 12e; 12f) und eine gegen die Wirkung einer Dämpferelementenanordnung (30; 30a; 30b; 30c; 30d; 30e; 30f) um eine Drehachse (A) bezüglich der Primärseite (12; 12a; 12b; 12c; 12d; 12e; 12f) drehbare Sekundärseite (22; 22a; 22b; 22c; 22d; 22e; 22f),

b. wobei eine Seite von Primärseite (12; 12a; 12b; 12c; 12d; 12e; 12f) und Sekundärseite (22; 22a; 22b; 22c; 22d; 22e; 22f) zwei in axialem Abstand zueinander liegende Deckscheibenelemente (14, 16; 14a, 16a; 14b, 16b; 14c, 16c; 14d, 16d; 14e, 16e; 14f, 16f) aufweist und

c. die andere Seite von Primärseite (12; 12a; 12b; 12c; 12d; 12e; 12f) und Sekundärseite (22; 22a; 22b; 22c; 22d; 22e; 22f) ein zwischen die Deckscheibenelemente (14, 16; 14a, 16a; 14b, 16b; 14c, 16c; 14d, 16d; 14e, 16e; 14f, 16f) eingreifendes Zentralscheibenelement (24; 24a; 24b; 24c; 24d; 24e; 24f) aufweist und

d. die Dämpferelemente (28; 28a; 28b; 28c; 28d; 28e; 28f) der Dämpferelementenanordnung (30; 30a; 30b; 30c; 30d; 30e; 30f) bezüglich der Deckscheibenelemente (14, 16; 14a, 16a; 14b, 16b; 14c, 16c; 14d, 16d; 14e, 16e; 14f, 16f) und des Zentralscheibenelements (24; 24a; 24b; 24c; 24d; 24e; 24f) zur Drehmomentübertragung abgestützt sind,

dadurch gekennzeichnet, dass

e. das Zentralscheibenelement (24; 24a; 24b; 24c; 24d; 24e; 24f) bezüglich jedem der Deckscheibenelemente (14, 16; 14a, 16a; 14b, 16b; 14c, 16c; 14d, 16d; 14e, 16e; 14f, 16f) über ein Abstützfederelement (50, 52; 50a, 52a; 50b, 52b; 50c, 52c; 50d, 52d; 50e, 52e; 50f, 52f) axial beweglich abgestützt ist und

f. durch die Abstützfederelemente (50, 52; 50a, 52a; 50b, 52b; 50c, 52c; 50d, 52d; 50e, 52e; 50f, 52f) axial bezüglich der Deckscheibenelemente (14, 16; 14a, 16a; 14b, 16b; 14c, 16c; 14d, 16d; 14e, 16e; 14, 16f) zentriert gehalten ist,

g. wobei ferner wenigstens einem der Abstützfederelemente (50, 52; 50a, 52a; 50b, 52b; 50c, 52c; 50d, 52d; 50e, 52e; 50f, 52f) eine Überlastschutzanordnung (54; 54a; 54b; 54c; 54d; 54e; 54f) zur Begrenzung der Relativaxialbewegung zwischen der Primärseite (12; 12a; 12b; 12c; 12d; 12e; 12f) und der Sekundärseite (22; 22a; 22b; 22c; 22d; 22e; 22f) unter Kompression dieses Abstützfederelements (50, 52; 50a, 52a; 50b, 52b; 50c, 52c; 50d, 52d; 50e, 52e; 50f, 52f) zugeordnet ist.

Die Hilfsanträge haben für die vorliegende Entscheidung keine Rolle gespielt.

VI. Die Argumente der Beschwerdeführerin 1 lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Hauptantrag - Neuheit gegenüber D6

Die Überlastschutzanordnung von Merkmal g sei, da sie einem der Abstützfederelemente "zugeordnet" ist, und aufgrund des Verweises auf die Kompression dieses

Abstützfederelementes in Anspruch 1 als Anordnung zum Schutz vor einer Überlastung des Abstützfederelements zu verstehen. Die Zuordnung sei daher funktional zu verstehen.

Die der angefochtenen Entscheidung zugrunde liegende Auslegung, wonach die Überlastschutzanordnung keine "Federüberlastschutzanordnung" sei, führe hingegen zu vagen und unklaren, technisch nicht sinnvollen Gegenständen, da dann weder klar sei, was wovor geschützt werde, noch, worin die "Zuordnung" bestehen könnte. Es werde auch bestritten, dass durch Begrenzen der Relativaxialbewegung, wie in der angefochtenen Entscheidung argumentiert, das Zentralscheibenelement oder irgend etwas anderes als das Abstützfederelement geschützt werden könne. Zur Klärung müsse der Fachmann dann die Beschreibung heranziehen, die wiederum die oben vertretene Auslegung stütze.

Dokument D6 offenbare keine Überlastschutzanordnung zum Schutz des Federelements 12. Der in den Figuren 2 und 3 erkennbare Spalt sei zwar schmaler dargestellt als der rechts neben dem Federelement 12 eingezeichnete Spielraum, jedoch könne man einer schematischen Skizze keine Dimensionen entnehmen. D6 offenbare zudem weder, dass die sich rechts und links von dem Spalt befindlichen Elemente einen Anschlag bildeten, der die Relativaxialbewegung begrenze, noch, dass das Federelement 12 vor Überlastung geschützt werden müsse. Es sei im Kontext der D6, die das Abfedern von Taumelbewegungen der Antriebsachse bezwecke, auch unbedingt zu vermeiden, dass die Zentralscheibe mit der Deckscheibe überhaupt in Anschlag komme. Somit sei weder offenbart, dass es eine Begrenzung der Relativaxialbewegung gebe, noch, dass die Feder bei geschlossenem Spalt nicht bereits überlastet wäre.

Merkmal g sei daher in D6 nicht unmittelbar und eindeutig offenbart.

Zulassung weiterer Einwände

Weitere Einwände gegen Anspruch 1 des erteilten Patents im Hinblick auf Neuheit oder erfinderische Tätigkeit hätten bereits mit der Beschwerdeerwiderung vorgebracht und substantiiert werden müssen. Ein Einführen neuer Einwände und Dokumente erst in der mündlichen Verhandlung sei nicht zumutbar und als verspätet zurückzuweisen.

- VII. Die Argumente der Beschwerdeführerin 2 lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Hauptantrag - Neuheit gegenüber D6

Die Beschwerdeführerin 2 verstehe Merkmal g im Einklang mit der Beschwerdeführerin 1 so, dass das Abstützfederelement gegen Überlast geschützt werden solle.

Dokument D6 offenbare in Figuren 2 und 3 einen sehr schmalen Spalt im Vergleich zum axialen Spielraum des Abstützfederelements 12. Der Spalt begrenze, wie in Anspruch 1 gefordert, die Relativaxialbewegung und verhindere, dass das Federelement vollständig komprimiert werde, und schütze es so gegen eine eventuelle Überlastung. Eine Überlastschutzanordnung liege bereits vor, wenn das Risiko einer Überlastung verhindert werde, unabhängig davon, ob eine Überlastung im Betrieb tatsächlich auftrete oder nicht. Die Zeichnungen im Streitpatent und in D6 glichen sich hinsichtlich der Überlastschutzanordnung derart, dass kein struktureller Unterschied ersichtlich sei.

Zulassung weiterer Einwände

Die Beschwerdeführerin 2 erklärte, sie wolle weitere Einwände in Bezug auf Neuheit gegenüber D2 und D3 und erfinderische Tätigkeit vorbringen. Dies habe sie bereits im Schreiben vom 7. Januar 2020 angekündigt. Es handle sich dabei ausschließlich um Einwände, die bereits Gegenstand des Einspruchsverfahrens gewesen seien.

Entscheidungsgründe

1. Hauptantrag - Neuheit
 - 1.1 Merkmal g definiert eine einem der Abstützfederelemente "zugeordnete" Überlastschutzanordnung. Beide Parteien sind sich einig, dass dies als funktionale Zuordnung so zu verstehen sei, dass die Überlastschutzanordnung das Abstützfederelement vor Überlast schützen soll. Dem schließt sich die Kammer an.

Bei einer Lesart, wonach die Zuordnung nicht funktional auf den Schutz des Abstützfederelements gerichtet ist, bliebe, wie von der Beschwerdeführerin 1 richtigerweise vorgetragen, nicht nur unklar, was vor welcher Art von Überlast geschützt werden soll - auch die Art und Bedeutung der Zuordnung selbst bliebe vage und unklar. Der Fachmann versteht daher entweder unmittelbar, dass das Merkmal auf den Überlastschutz des Abstützfederelements gerichtet ist, oder greift im Zweifel auf die Beschreibung des Streitpatents zurück, welche dieselbe Auslegung stützt.

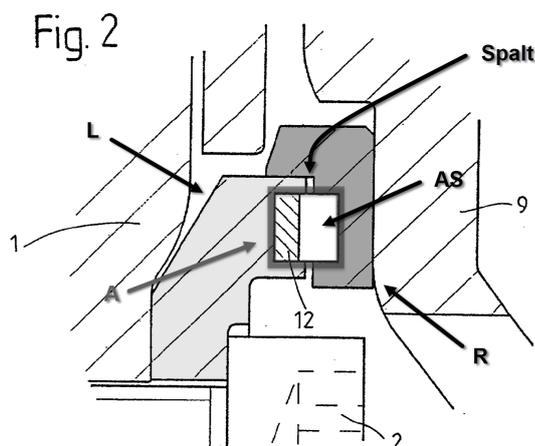
Zudem verlangt Merkmal g weiter, dass die Überlastschutzanordnung "zur Begrenzung der Relativaxialbewegung zwischen der Primärseite und der

Sekundärseite unter Kompression dieses Abstützfederelements" geeignet ist. Während dies ganz offensichtlich die Kompression des Abstützfederelementes begrenzt, ist zweifelhaft, ob eine Begrenzung der Relativaxialbewegung dazu geeignet ist, irgendetwas anderes, beispielsweise das Zentralscheibenelement gegen eine starke Verformung, zu schützen.

Die Überlastschutzanordnung von Merkmal g wird daher als eine Anordnung zum Schutz eines der Abstützfederelemente vor Überlast durch Begrenzung der Relativaxialbewegung ausgelegt.

- 1.2 Dokument D6 offenbart unstreitig einen Torsionsschwingungsdämpfer mit den Merkmalen a-d von Anspruch 1 und mit zumindest einem in axialer Richtung wirkenden Abstützfederelement ("élément de ressort" 12, Seite 3, Zeilen 20-32; Figuren 1-3).

In den Figuren 1-3 ist eine Schnittansicht des Torsionsschwingungsdämpfers gezeigt. Man erkennt darin, wie anhand der im Folgenden wiedergegebenen und um Markierungen durch die Kammer ergänzten Figur 2 erläutert, dass das Abstützfederelement 12 in einer Aussparung (umrahmter Bereich, Pfeil A) zwischen einem mit dem Deckscheibenelement 1 der Primärseite verschraubten linksseitigen Halteelement (L, hellgrau hinterlegt) und einem mit dem Zentralscheibenelement 9 der Sekundärseite verbundenen rechtsseitigen Halteelement (R, dunkelgrau hinterlegt) gelagert ist:



In den Detailzeichnungen der Figuren 2 und 3 erkennt man einen in der gezeigten Schnittebene rechts neben dem Abstützfederelement 12 eingezeichneten materialfreien Bereich (AS, weiß) der Aussparung. Diese Darstellung wird so verstanden, dass das Federelement, welches beispielsweise in Form eines gewellten Stahlrings ("anneau d'acier ondulé", Seite 3, Zeilen 26-28; Fig. 2) vorliegt, in der gezeigten Schnittebene zwar links in der Aussparung anliegt, in anderen Schnittebenen durch die Rotationsachse des Dämpfers aber einen anderen Teilbereich der Aussparung einnimmt, und über ihren Umfang daher die gesamte Aussparung aufspannt. Der materialfreie Bereich gibt somit den axialen Spielraum bis zu einer vollständigen Kompression des Federelements an.

In Figuren 2 und 3 ist zudem zwischen den Halteelementen ein Abstand (Pfeil "Spalt") in axialer Richtung vorhanden, der erheblich schmaler als der rechts neben dem Abstützfederelement liegende axiale Spielraum (AS) eingezeichnet ist. Unter der Annahme, man könnte diesen qualitativen Größenunterschied den schematischen Skizzen unmittelbar und eindeutig entnehmen, offenbart D6 somit einen eine potentielle Relativaxialbewegung zwischen der Primärseite und der

Sekundärseite unter Kompression des Abstützfederelements begrenzenden Anschlag, der noch vor einer eventuellen vollständigen Kompression des Abstützfederelements 12 zum Eingriff kommt. Der schmale Spalt beziehungsweise der Anschlag würden mit dieser Überlegung eine Anordnung zum Schutz des Abstützfederelements vor einer vollständigen Kompression darstellen.

Ein Schutz vor vollständiger Kompression ist jedoch im Kontext der D6 nicht gleichbedeutend mit einem Schutz vor Überlast. Der Grund hierfür ist, dass sich der D6 weder entnehmen lässt, welche Steifigkeit und elastische Verformbarkeit das Federelement 12 aufweist, noch offenbart ist, dass die Haltelemente miteinander zum Anschlag kommen können. Somit ist einerseits nicht sicher, ob eine Überlast des Abstützfederelements überhaupt eintreten kann; es könnte beispielsweise für alle auftretenden Lasten ausreichend ausgelegt sein, und möglicherweise sogar so steif sein, dass sich der Spalt dabei nie schließt. Andererseits kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass das Abstützfederelement schon vor Erreichen des Anschlags eine Überlast erfährt. Daher ist weder offenbart, dass sich unter den auftretenden Lasten der Spalt überhaupt schließt, noch, dass durch Schließen des Spaltes eine Überlast des Abstützfederelements vermieden werden kann.

Folglich stellt der schmale Spalt mit potentiell dem Anschlag nicht unmittelbar und eindeutig eine Überlastschutzvorrichtung für das Abstützfederelement im Sinne des Anspruchs 1 dar.

- 1.3 Da bereits Merkmal g in D6 nicht offenbart ist, kann dahingestellt bleiben, ob Merkmale e und f vorliegen.

- 1.4 Der Gegenstand von Anspruch 1 ist daher neu gegenüber Dokument D6.
2. Verspätet vorgebrachte Einwände
 - 2.1 Während der mündlichen Verhandlung erklärte die Beschwerdeführerin 2, sie wolle weitere Einwände in Bezug auf die Neuheit (ausgehend von Dokumenten D2 und D3) und erfinderische Tätigkeit gegen den Hauptantrag erheben. Sie argumentierte, dass diese Einwände zugelassen werden sollten, weil sie nur auf bereits aus dem Einspruchsverfahren bekannte Einwände zurückgreifen wolle. Zudem verwies sie auf ihr Schreiben vom 7. Januar 2020, in dem sie sich das Recht vorbehalten hatte, weitere Neuheitsangriffe aus dem Einspruchsverfahren vorzubringen (siehe Seite 3, 2.1).
 - 2.2 Neuheitseinwände gegenüber dem Hauptantrag ausgehend von D2 oder D3 sowie Einwände in Bezug auf erfinderische Tätigkeit waren bislang nicht Gegenstand des Vorbringens der Beschwerdeführerin 2. Sie hatte als Beschwerdegegnerin im gesamten schriftlichen Verfahren in Bezug auf den Hauptantrag lediglich zur Neuheit gegenüber D6 vorgetragen, aber keinerlei weitere Einwände geltend gemacht. Auch im Schreiben vom 7. Januar 2020 wurden keine konkreten Einwände erhoben - ein allgemeiner Hinweis, dass sie sich das Recht vorbehalte weitere Einwände geltend zu machen, kann nicht als ein substantiiertes Einwand betrachtet werden. Folglich gelten diese Einwände als erst während der mündlichen Verhandlung erhoben.
 - 2.3 Nachdem das Beschwerdeverfahren ein vom Einspruchsverfahren getrenntes Überprüfungsverfahren ist, hätten diese Einwände gemäß Artikel 12 (2) VOBK 2020 spätestens mit der Beschwerdeerwiderung erhoben

werden müssen. Weil sie auch nicht durch eine neue Verfahrenssituation veranlasst sind, handelt es sich um verspätet vorgebrachte Einwände, die eine Änderung des Vorbringens der Beschwerdeführerin 2 im Sinne von Artikel 13 VOBK 2020 darstellen.

- 2.4 Da diese Änderung erst nach Zustellung der Ladung zur mündlichen Verhandlung, die noch vor dem Inkrafttreten der VOBK 2020 erging, vorgebracht wurde, unterliegt die Zulassung der verspätet vorgebrachten Einwände gemäß Artikel 25 (3) VOBK 2020 den Bestimmungen des Artikels 13 (3) VOBK 2007. Dieser sieht vor, dass Änderungen des Vorbringens nur dann zugelassen werden sollen, wenn sie keine Fragen aufwerfen, deren Behandlung der Kammer oder der anderen Verfahrensbeteiligten ohne Verlegung der mündlichen Verhandlung zuzumuten sind.
- 2.5 Weil die Beschwerdeführerin 2 diese Einwände erst in der mündlichen Verhandlung erhoben hat, blieben die Beschwerdeführerin 1 und die Kammer trotz des oben erwähnten Schreibens der Beschwerdeführerin 2 bis zum Tag der mündlichen Verhandlung im Ungewissen, ob und welche Einwände erhoben werden würden und aufgrund welcher Tatsachen und Beweismittel dies geschehen könnte. Ihre Behandlung in diesem extrem späten Verfahrensstadium war der Kammer und der Beschwerdeführerin 1 ohne Vertagung der mündlichen Verhandlung daher nicht zuzumuten.
- 2.6 Die Kammer hat daher entschieden, die verspäteten Einwände nicht ins Verfahren zuzulassen.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

1. Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.
2. Das Patent wird aufrechterhalten wie erteilt.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Die Vorsitzende:



C. Moser

P. Acton

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt