

Interner Verteilerschlüssel:

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

E N T S C H E I D U N G
vom 11. Februar 2003

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0035/01 - 3.2.1

Anmeldenummer: 96108292.2

Veröffentlichungsnummer: 0745522

IPC: B60R 25/04

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:
Diebstahlsicherung für Fahrzeuge

Patentinhaber:
Hahn, G. Uwe, et al

Einsprechender:
VOLKSWAGEN AG
DaimlerChrysler AG

Stichwort:
-

Relevante Rechtsnormen:
EPÜ Art. 54, 56

Schlagwort:
"Neuheit (bejaht)"
"Erfinderische Tätigkeit (verneint)"
"In der mündlichen Verhandlung erstmals vorgelegte
Anspruchsfassung - (Hilfsantrag) von der Beschwerdekammer
nicht zugelassen"

Zitierte Entscheidungen:
T 0153/85, T 0710/92

Orientierungssatz:

-



Aktenzeichen: T 0035/01 - 3.2.1

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.1
vom 11. Februar 2003

Beschwerdeführer: Hahn, G. Uwe, et. al.
(Patentinhaber) Osterweide 8
D-23562 Lübeck (DE)

Vertreter: Jaeschke, Rainer, Dipl. -Ing.
Grüner Weg 77
D-22851 Norderstedt (DE)

Beschwerdegegner:
(Einsprechender) VOLKSWAGEN AG
Brieffach 1770
D-38436 Wolfsburg (DE)

Vertreter: -

(Einsprechender) DaimlerChrysler AG
Epplestraße 225
D-70567 Stuttgart (DE)

Vertreter: -

Angefochtene Entscheidung: Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 30. Oktober 2000 zur Post gegeben wurde und mit der das europäische Patent Nr. 0 745 522 aufgrund des Artikels 102 (1) EPÜ widerrufen worden ist.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: S. Crane
Mitglieder: J. Osborne
G. E. Weiss

Sachverhalt und Anträge

- I. Die Beschwerde richtet sich gegen die Entscheidung der Einspruchsabteilung, das europäische Patent Nr. 0 745 522 zu widerrufen.
- II. Im Einspruchsverfahren wurden u. a. folgende Druckschriften genannt:
- D1a EP-A-0 731 008
D4 WO-A- 94/25936
D5 EP-A-0 449 471.
- III. Die Einspruchsabteilung war der Auffassung, daß der Gegenstand des Anspruchs 1 gegenüber den Offenbarungen gemäß D1a und D5 neu sei. Er beruhe aber im Lichte der Offenbarung gemäß D5 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.
- IV. Die Beschwerdeführer (Patentinhaber) beantragten in der mündlichen Verhandlung am 11. Februar 2003 die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und die Aufrechterhaltung des Patents in der erteilten Fassung (Hauptantrag) bzw. auf der Grundlage der Ansprüche 1 bis 14 gemäß dem in der mündlichen Verhandlung überreichten Hilfsantrag. Die Beschwerdegegnerinnen beantragten die Zurückweisung der Beschwerde.
- V. Der Anspruch 1 in der erteilten Fassung (Hauptantrag) lautet:

"Vorrichtung zum Stilllegen eines unrechtmäßig benutzten Kraftfahrzeuges, insbesondere eines Personenkraftwagens, mit einem Funkempfänger (11) zum Empfangen eines externen, ihm zugeordneten überregionalen und kodierten

Funksignals, das von einem im wesentlichen flächendeckenden überregionalen Funksignalübertragungsnetz nach Feststellung der unberechtigten Benutzung durch den rechtmäßigen Eigentümer aussendbar ist, und zum Erzeugen eines Empfangssignals (14), sowie mit wenigstens einem Steuerschaltkreis (15) zum Erzeugen wenigstens eines Steuersignals (16) für wenigstens ein Schaltmittel (18, 19), das wenigstens einen Stromkreis (23, 24) aufgrund des Empfangssignals bzw. des Steuersignals unterbricht, der für die Fortbewegung des Kraftfahrzeuges erforderlich ist, welcher Funkempfänger (11) in einer ersten Baueinheit und welcher Steuerschaltkreis und/oder welches Schaltmittel in wenigstens einer zweiten Baueinheit angeordnet sind, die an jeweils für sich optimierten Stellen räumlich voneinander getrennt in dem Fahrzeug eingebaut sind, wobei wenigstens ein Kontrollschaltkreis (31) vorgesehen ist, der mit wenigstens einem den Stillstand des Kraftfahrzeuges feststellenden Meßfühler (32) verbunden ist, um ein Unterbrechen eines für die Fortbewegung des Kraftfahrzeuges erforderlichen Stromkreises nur bei Stillstand des Kraftfahrzeuges zu bewirken."

Der Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag lautet wie folgt, wobei die wesentlichen Änderungen gegenüber der erteilten Fassung (Hauptantrag) kursiv geschrieben sind:

"Vorrichtung zum Stilllegen eines unrechtmäßig benutzten Kraftfahrzeuges, insbesondere eines Personenkraftwagens, mit einem Funkempfänger (11) zum Empfangen eines externen, ihm zugeordneten überregionalen und kodierten Funksignals, das von einem im wesentlichen flächendeckenden überregionalen Funksignalübertragungsnetz nach Feststellung der unberechtigten Benutzung durch den rechtmäßigen

Eigentümer aussendbar ist, und zum Erzeugen eines Empfangssignals (14), sowie mit wenigstens einem Steuerschaltkreis (15) zum Erzeugen wenigstens eines Steuersignals (16) für wenigstens ein Schaltmittel (18, 19), das wenigstens einen Stromkreis (23, 24) aufgrund des Empfangssignals bzw. des Steuersignals unterbricht, der für die Fortbewegung des Kraftfahrzeuges erforderlich ist, welcher Funkempfänger (11) in einer ersten Baueinheit und welcher Steuerschaltkreis und/oder welches Schaltmittel in wenigstens einer zweiten Baueinheit angeordnet sind, die an jeweils für sich optimierten Stellen räumlich voneinander getrennt in dem Fahrzeug eingebaut sind *dadurch gekennzeichnet, daß wenigstens ein Kontrollschaltkreis (31), der mit wenigstens einem den Stillstand des Kraftfahrzeuges feststellenden Meßfühler (32) verbunden ist, und wenigstens ein Zeitgeberschaltkreis (41) vorgesehen sind, um ein Unterbrechen eines für die Fortbewegung des Kraftfahrzeuges erforderlichen Stromkreises nur bei Stillstand des Kraftfahrzeuges und erst nach Ablauf einer bestimmten Zeitspanne zu bewirken.*"

VI. Die Beschwerdeführer haben im wesentlichen folgendes vorgetragen:

Bei der D1a werde ein Signal nicht vom Eigentümer, sondern vom Fahrzeug gesendet, um die Freigabe für die Fahrt anzufordern. Im in der Spalte 6, Zeilen 3 bis 16 behandelten Fall handle es sich nicht um das Stilllegen eines fahrenden Fahrzeugs, sondern um das Verhindern der nächsten Inbetriebnahme. Somit nehme D1a den Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hauptantrag nicht vorweg.

D5 offenbare nicht, daß das Stilllegen nur beim

Stillstand vorgenommen werde. Es werde zwar gelehrt, daß das Stilllegen erst beim Absinken eines Parameters unter einem Schwellwert vorgenommen werde, hierfür werde jedoch bevorzugt eine Motordrehzahl als Schwellwert herangezogen, die höher liegt als die Leerlaufdrehzahl. Auch die in D5 erwähnte freie Programmierbarkeit führe nicht zum Stilllegen nur beim Stillstand, weil es keinen Hinweis in dieser Richtung gebe. Der Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hauptantrag sei daher gegenüber D5 neu.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hauptantrag beruhe auch auf einer erfinderischen Tätigkeit. Die Vorrichtung gemäß D5 sei kompliziert und erfordere eine bidirektionale Funkverbindung. Weiterhin sei die Geschwindigkeit, bei der das Stilllegen stattfinde, unbestimmt. Insbesondere sei es in der D5 vorgeschlagen, das Stilllegen bei z. B. einer Motordrehzahl gleich 1.5 mal Leerlaufdrehzahl vorzunehmen, bei der das Fahrzeug wahrscheinlich nicht stehe und unter Umständen noch zügig unterwegs sein könne. Ausgehend von der D5 sei die Aufgabe gestellt, den Bau der Vorrichtung zu vereinfachen und die Sicherheit zu erhöhen. Es gebe keinen Hinweis hierzu, die Geschwindigkeit, bei der das Stilllegen erfolge, auf null zu setzen.

D4 betreffe nicht das Stilllegen eines Fahrzeuges im Sinne der Erfindung, sondern das Verhindern seiner Inbetriebnahme und die Problematik der Erfassung eines fahrenden Fahrzeuges sei daher nicht erwähnt.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hilfsantrag sei in der Veröffentlichungsschrift der dem Streitpatent zugrundeliegenden Anmeldung in Spalte 4, Zeilen 47 bis 57, Spalte 10, ab Zeile 42 und durch die Kombination

der Ansprüche 8 und 9 ursprünglich offenbart.

VII. Die Beschwerdegegnerinnen haben im wesentlichen wie folgt erwidert:

Im Hinblick auf die Neuheit des Gegenstands des geltenden Anspruchs 1 gemäß Hauptantrag gegenüber D1a habe der Bezug im Anspruch auf den rechtmäßigen Eigentümer keine patentrechtliche Bedeutung. Weiterhin würde er gemäß dem Inhalt des Anspruchs lediglich den Diebstahl feststellen und nicht das Funksignal senden. Nach D1a werde ein Sperrsignal ausgesendet, bei dessen Empfang während der Fahrt das Fahrzeug beim nächsten Stillstand stillgelegt werde.

D5 offenbare das Stilllegen nur unter einer bestimmten Geschwindigkeit, d. h. innerhalb eines frei programmierbaren Bereichs, dessen untere Grenze null sei. Somit sei auch das Merkmal eines Stilllegens nur im Stillstand offenbart und es mangle dem Gegenstand des geltenden Anspruchs 1 gemäß Hauptantrag daher an Neuheit.

Auch wenn das Merkmal eines Stilllegens nur im Stillstand nicht durch D5 offenbart werde, sei es eine Selbstverständlichkeit für den Fachmann, daß die maximale Sicherheit nur dadurch zu erreichen sei. D4 diene als Beweis dafür. Selbst die Beschwerdeführer bzw. Erfinder hätten in der dem Streitpatent zugrundeliegenden Anmeldung ein Stilllegen bei einer niedrigen Geschwindigkeit und im Stillstand als gleichwertig offenbart. Somit beruhe der Gegenstand des Anspruchs 1 gemäß Hauptantrag nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit.

Entscheidungsgründe

Hauptantrag

1. *Neuheit gegenüber der Druckschrift D5*
 - 1.1 D5 betrifft (siehe Figur 1) ein System 10, das ein Mobilfunktelefon 12 in ein Fahrzeugsicherheitssystem 13 integriert. Ein Sender-Empfänger 16 wird über ein Kabel 22 mit dem System 10 verbunden. Stellt der Eigentümer fest, daß das Fahrzeug gestohlen wurde, kann er ein Telefon-Signal zum Stilllegen des Fahrzeuges senden. Beim Empfang dieses Signals erzeugt der Sender-Empfänger ein Empfangsignal, das zu einer Steuereinheit 20 geleitet wird, die dann ein zur Außerstandsetzung des Fahrzeugmotors dienendes Steuersignal erzeugt ("engine kill"). Falls das Fahrzeug fährt, wird das Signal gespeichert und das Stilllegen erst ausgeführt, wenn ein vorbestimmter Schwellwert unterschritten wird. Gemäß einer Ausführungsform betrifft der Schwellwert die Fahrgeschwindigkeit und gemäß einer anderen Ausführungsform die Motordrehzahl. Somit wird gemäß beiden Ausführungsformen ausdrücklich bezweckt, daß ein Fahrzeug nicht bei höherer Fahrgeschwindigkeit stillgelegt wird (Seite 10, Zeilen 1, 2).
 - 1.2 Es wurde nicht bestritten, daß sämtliche Merkmale des geltenden Anspruchs 1, bis auf das Merkmal des Stilllegens "nur im Stillstand" aus der D5 bekannt sind. Bei der Beurteilung der Neuheit kommt es daher allein auf dieses Merkmal an. Es ist aus D5 deutlich herleitbar, daß das Außerbetriebsetzen sofort ausgeführt wird, falls das Fahrzeug beim Empfang des Telefon-Signals im Stillstand ist. Es wird jedoch nicht

offenbart, daß das Fahrzeug nur im Stillstand stillgelegt wird. Gemäß D5 wird ein fahrendes Fahrzeug zwar erst bei Unterschreitung eines Schwellwerts außer Betrieb gesetzt, aber die einzige ausdrückliche Offenbarung hinsichtlich der Höhe dieses Schwellwerts betrifft die Motordrehzahl (1.5 mal die Leerlaufdrehzahl, siehe Seite 11, Zeilen 6 bis 10), die in keinem Zusammenhang mit der Fahrgeschwindigkeit null steht. Das Merkmal des Stilllegens "nur im Stillstand" wird ferner nicht durch den von den Beschwerdegegnerinnen erwähnten frei programmierbaren Bereich mit einem unteren Grenzwert von null offenbart, weil ein Stilllegen auch bei einer die unbestimmte obere Grenze des Bereichs noch unterschreitenden Fahrgeschwindigkeit über null nicht ausgeschlossen ist.

1.3 Der Gegenstand des geltenden Anspruchs 1 ist daher gegenüber der Offenbarung gemäß D5 neu (Artikel 54 EPÜ).

2. *Erfinderische Tätigkeit gegenüber der Druckschrift D5*

2.1 Die Beschwerdeführer haben hinsichtlich der erfinderischen Tätigkeit argumentiert, daß das System gemäß D5 wegen der bi-direktionalen Funkverbindung verkompliziert werde und es sei eine Teilaufgabe ihrer Erfindung, eine einfache Vorrichtung zu erzeugen. In dieser Hinsicht stellt die Kammer fest, daß gemäß D5 keine bi-direktionale Funkverbindung notwendig ist, um die im geltenden Anspruch 1 definierten Funktionen auszuführen. Ferner ist eine bi-direktionale Funkverbindung zu anderen Zwecken bei der Vorrichtung gemäß dem geltenden Anspruch 1 nicht ausgeschlossen.

2.2 Somit kommt es auch bei der Beurteilung der erfinderischen Tätigkeit allein auf das Merkmal des

Stillegens "nur im Stillstand" an. Bei der Umsetzung der Lehre gemäß D5 kann der Fachmann entweder die Motordrehzahl oder die Fahrgeschwindigkeit für den Schwellwert wählen, wobei gemäß D5 beide im allgemeinen als gleichwertig hingestellt sind. D5 lehrt das Verhindern eines Außerbetriebsetzens des Motors bei einer höheren Drehzahl bzw. Fahrgeschwindigkeit (Seite 10, Zeilen 1, 2), womit implizit bezweckt wird, die Verkehrssicherheit beim Stilllegen des Fahrzeuges möglichst wenig zu beeinträchtigen. Bei der Überlegung, bei welcher Fahrgeschwindigkeit ein für den Fahrer unerwartetes Ereignis wie das Außerbetriebsetzen des Motors die Verkehrssicherheit am wenigsten beeinträchtigt, kommt der Fachmann zum Ergebnis, daß die Sicherheit mit der Abnahme der Fahrgeschwindigkeit steigt. Somit ist es für den Fachmann selbstverständlich, daß das System gemäß D5 am sichersten arbeitet, wenn das Außerbetriebsetzen nur bei Stillstand erfolgt.

- 2.3 Diese Überlegung entspricht der normalen menschlichen Denkweise, was durch D4 belegt wird. Das System gemäß D4 weist einen in einem Fahrzeug eingebauten Modul 12 in Verbindung mit einem Kartenleser 4 auf. Es sind für die Verwendung des Fahrzeugs wichtige Daten, wie z. B. Gültigkeit der Versicherung, auf der Karte gespeichert. Sie werden von der Karte abgelesen und es wird z. B. beim Ungültigwerden der Versicherung die Motorzündung abgeschaltet. Der Kartenleser kann auch Funksignale von Pfosten 17 empfangen, wenn das Fahrzeug an den Pfosten vorbeifährt und im Falle eines Diebstahls des Fahrzeugs können Signale gesendet werden, um die Zündung auszuschalten. Die Zündung wird jedoch beim Empfang des Signals nicht sofort ausgeschaltet, sondern erst nach Ablauf einer gewissen Zeitspanne, nachdem das

Fahrzeug zum Stillstand gekommen ist. Gemäß Seite 7, Zeilen 10 bis 14 findet die Ausschaltung aus offensichtlichen Sicherheitsgründen ("pour des raisons de sécurité évidentes") erst zu diesem Zeitpunkt statt.

- 2.4 Somit kommt die Kammer zum Schluß, daß der Gegenstand des geltenden Anspruchs 1 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht (Artikel 56 EPÜ).

3. Bei dieser Sachlage bedarf es keines Eingehens auf den Einwand mangelnder Neuheit gegenüber der D1a, die lediglich Stand der Technik gemäß Artikel 54 (3) EPÜ bildet und für die weiterhin nicht alle der für das Streitpatent benannten Vertragsstaaten benannt wurden (Artikel 54 (4) EPÜ).

Hilfsantrag

4. Die Beschwerdeführer haben den Hilfsantrag erst während der mündlichen Verhandlung vorgelegt. Nach gefestigter Rechtsprechung der Kammern ist bei Einreichung eines geänderten Anspruchs in einem späten Verfahrensstadium und bei der Ausübung des Ermessens der Kammer insbesondere zu berücksichtigen, ob der geänderte Anspruch eindeutig gewährbar ist (siehe z. B. T 153/85 AB1. EPA 1988, 1 und T 710/92, nicht veröffentlicht im AB1. EPA).

- 4.1 In der dem Streitpatent zugrundeliegenden Anmeldung in der ursprünglich eingereichten Fassung wurde gemäß einer Ausführungsform das Stilllegen nur nach dem Erreichen des Stillstands eingeleitet. Gemäß einer anderen Ausführungsform erfolgt das Stilllegen auch während der Fahrt jedoch nach Ablauf einer gewissen Zeitspanne, nachdem der Fahrer vor dem Stilllegen gewarnt wurde. Ein

System gemäß dem geltenden Anspruch 1 nach dem Hilfsantrag, bei dem das Stilllegen erst nach Ablauf einer bestimmten Zeit nach dem Erreichen des Stillstands ausgeführt wird, wurde aber nicht offenbart. Ferner ist das im geltenden Anspruch 1 gemäß dem Hilfsantrag neu enthaltene Merkmal aus D4 schon bekannt und würde daher die obige Feststellung mangelnder erfinderischer Tätigkeit nicht in Frage stellen. Somit hätte dem Hilfsantrag im Hinblick auf die Artikel 56 sowie 123 (2) EPÜ nicht stattgegeben werden können. Bei der Ausübung ihres Ermessens erachtet die Kammer den verspätet eingereichten Hilfsantrag daher als unzulässig.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Der Geschäftsstellenbeamte:

Der Vorsitzende:

S. Fabiani

S. Crane