

Code de distribution interne :

- (A) [-] Publication au JO
- (B) [-] Aux Présidents et Membres
- (C) [-] Aux Présidents
- (D) [X] Pas de distribution

**Liste des données pour la décision
du 7 février 2018**

N° du recours : T 1428/15 - 3.2.01

N° de la demande : 08842311.6

N° de la publication : 2197699

C.I.B. : B60H3/06

Langue de la procédure : FR

Titre de l'invention :

SYSTEME DE CHAUFFAGE/CLIMATISATION A REGENERATION DE FILTRE
POUR VEHICULE AUTOMOBILE ET PROCEDE DE CONTROLE ET FILTRE
ASSOCIES

Titulaire du brevet :

Renault S.A.S.

Opposante :

MAHLE International GmbH

Référence :

Normes juridiques appliquées :

CBE Art. 56

Mot-clé :

Activité inventive - (oui)

Décisions citées :

Exergue :



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

N° du recours : T 1428/15 - 3.2.01

D E C I S I O N
de la Chambre de recours technique 3.2.01
du 7 février 2018

Requérante : MAHLE International GmbH
(Opposante) Pragstrasse 26-46
70376 Stuttgart (DE)

Mandataire : BRP Renaud & Partner mbB
Rechtsanwälte Patentanwälte
Steuerberater
Königstraße 28
70173 Stuttgart (DE)

Intimée : Renault S.A.S.
(Titulaire du brevet) 13-15 Quai Le Gallo
92100 Boulogne-Billancourt (FR)

Mandataire : Renault s.a.s.
TCR GRA 2 36
1 avenue du Golf
78084 Guyancourt Cedex (FR)

Décision attaquée : **Décision intermédiaire de la division
d'opposition de l'office européen des brevets
postée le 1er juin 2015 concernant le maintien
du brevet européen No. 2197699 dans une forme
modifiée.**

Composition de la Chambre :

Président G. Pricolo
Membres : C. Narcisi
S. Fernández de Córdoba

Exposé des faits et conclusions

- I. Le brevet européen No. 2 197 699 a été maintenu sous forme modifiée par la décision de la Division d'Opposition signifiée par voie postale le 1 juin 2015. Un recours a été formé par l'Opposante contre cette décision le 16 juillet 2015 par courrier. Le mémoire exposant les motifs du recours a été déposé le 29 septembre 2015.
- II. Une procédure orale a eu lieu le 7 février 2018. La Requérante (Opposante) a demandé l'annulation de la décision contestée et la révocation du brevet. L'Intimée (Titulaire) a demandé l'annulation de la décision contestée et le maintien du brevet sous forme modifiée selon la requête auxiliaire 4 déposée lors de la procédure orale devant la Chambre (seule requête), les requêtes précédemment déposées ayant toutes été retirées par l'Intimée.
- III. La revendication 1 a le libellé suivant :
- « Système de chauffage/climatisation pour véhicule automobile, comportant un boîtier (1) formant un conduit pour la circulation de l'air entre l'extérieur du véhicule et une pluralité d'ouvertures d'aération (5, 7) débouchant à l'intérieur de l'habitacle, à l'intérieur duquel sont disposés au moins un pulseur d'air (3), un évaporateur (2), et un générateur de plasma (11), le système comportant en outre un module de contrôle (12) apte à déclencher le fonctionnement du pulseur (3) et de l'évaporateur (2) lorsque le système est dans un premier mode dit de refroidissement pour permettre de refroidir l'air s'écoulant dans le conduit depuis l'extérieur vers l'intérieur de l'habitacle et

un filtre (4) à adsorbants en amont de l'évaporateur (2), ledit filtre comprend de zéolithes régénérables par ozone, caractérisé en ce que le générateur de plasma (11) est placé au plus près dudit filtre, et en ce que le module de contrôle (12) est apte à initialiser, lorsque le véhicule automobile n'est plus sous contact, un mode de fonctionnement dit de régénération du filtre (4) du système, dans lequel le module de contrôle (12) déclenche le fonctionnement du générateur de plasma (11) et en ce que le module de contrôle (12) commande en outre ledit pulseur d'air (3) pour permettre un écoulement (9') de l'air dans ledit conduit depuis l'intérieur de l'habitacle vers l'extérieur du véhicule, au moins en fin du mode de régénération, de manière à faciliter la désorption du filtre (4). »

IV. La Requérante a présenté les arguments suivants:

L'objet de la revendication 1 n'est pas inventif au vu de D1 (US-A1-2006/0127288). Cet objet se distingue du système de chauffage/climatisation décrit dans D1 par les caractéristiques suivantes, à savoir (i) « un boîtier (1) formant un conduit pour la circulation de l'air entre l'extérieur du véhicule et une pluralité d'ouvertures d'aération (5, 7) débouchant à l'intérieur de l'habitacle », (ii) « le module de contrôle (12) est apte à initialiser, lorsque le véhicule automobile n'est plus sous contact, un mode de fonctionnement dit de régénération du filtre (4) du système, dans lequel le module de contrôle (12) déclenche le fonctionnement du générateur de plasma (11) » et (iii) « le module de contrôle (12) commande en outre ledit pulseur d'air (3) pour permettre un écoulement (9') de l'air dans ledit conduit depuis l'intérieur de l'habitacle vers l'extérieur du véhicule, au moins en fin du mode de

régénération, de manière à faciliter la désorption du filtre (4) ». Les caractéristiques (i) et (ii) ne peuvent pas contribuer à l'activité inventive, comme elles résultent directement de connaissances générales de l'homme du métier et elles seraient nécessairement mises en oeuvre par l'homme du métier lors du montage d'un système de climatisation selon D1 dans un véhicule automobile, ces caractéristiques étant habituelles dans le domaine des systèmes de climatisation et ventilation (HVAC) appliqués aux véhicules automobiles. Quant à la caractéristique (iii) elle ne peut également pas justifier une activité inventive, du fait qu'elle ne comporte aucun effet technique permettant d'améliorer le processus de décontamination et de désorption du filtre, cette caractéristique ne contribuant ainsi pas à l'élimination des contaminants et des polluants. En plus, il n'est pas clair d'où pourrait provenir l'air qui alimente le flux d'air impliqué par cette caractéristique, dès que la divulgation de l'invention par le brevet contesté (voir fascicule de brevet, désigné par EP-B dans la suite) ne montre aucun moyen technique apte à réaliser cette caractéristique.

V. L'Intimée a présenté les arguments suivants :

L'objet de la revendication 1 implique une activité inventive au vu de D1 et des connaissances générales de l'homme du métier. En l'espèce, la caractéristique (iii) conduit sensiblement à une amélioration du processus de de décontamination et de désorption du filtre (régénération), puisque ce flux d'air dirigé vers l'extérieur du véhicule contribue évidemment à la séparation des contaminants piégés par le filtre (qui viennent d'être oxydés par l'ozone produit par le générateur de plasma), notamment des contaminants accumulés sur la face du filtre située du côté de l'air

provenant de l'extérieur. En outre, par ce même flux les polluants sont acheminés vers l'extérieur du véhicule, évitant ainsi qu'ils puissent entrer dans l'habitacle. La caractéristique (iii) n'est également pas évidente pour l'homme du métier et elle ne découle surtout pas des connaissances générales de l'homme du métier. En conséquence, en combinaison avec les autres caractéristiques de la revendication 1 ladite caractéristique implique une activité inventive.

Motifs de la décision

1. Le recours est recevable.

2. La Chambre partage l'avis de l'Intimée en ce que la susdite caractéristique (iii) (i.e. « le module de contrôle (12) commande en outre ledit pulseur d'air (3) pour permettre un écoulement (9') de l'air dans ledit conduit depuis l'intérieur de l'habitacle vers l'extérieur du véhicule, au moins en fin du mode de régénération, de manière à faciliter la désorption du filtre (4) »), laquelle est une caractéristique distinctive incontestée par rapport au document D1, possède sans doute un effet technique, contribuant en particulier, tel qu'a été expliqué par l'Intimée, à la décontamination (régénération du filtre) et à l'élimination des polluants (qui sont expulsés vers l'extérieur du véhicule). En outre, le pulseur est commandé pour permettre un écoulement de l'air dans ledit conduit depuis l'intérieur vers l'extérieur, cela comportant forcément une inversion du flux d'air (dans le mode de régénération) par rapport au mode normal de fonctionnement, tout en utilisant évidemment les mêmes conduits d'air. Par conséquent, le flux air dans le mode de régénération peut être alimenté par exemple par

l'air provenant de l'habitacle, mais bien évidemment d'autres alternatives sont également possibles. Les mesures techniques impliquées par la caractéristique (iii) ne sont aucunement suggérées par les connaissances générales de l'homme du métier, qui ne serait aussi pas incité à réaliser ces mesures dans le système de climatisation d'après D1. En effet, le système selon D1 ne prévoit aucun flux d'air dans le mode de régénération (D1, [0026]), l'élimination des contaminants et des polluants se faisant par des moyens techniques différents, spécifiquement désignées pour ce but. En conclusion, l'objet de la revendication 1 n'est pas rendu évident par D1 et les connaissances générales de l'homme du métier (article 56 CBE).

Dispositif

Par ces motifs, il est statué comme suit

La décision attaquée est annulée.

L'affaire est renvoyée à l'instance du premier degré afin de maintenir le brevet sous forme modifiée dans la version suivante:

revendications 1-11 selon la requête auxiliaire 4 déposée pendant la procédure orale;
description : colonnes 1-8 déposées pendant la procédure orale;
figures 1-7 du fascicule de brevet.

La Greffière :

Le Président :



A. Vottner

G. Pricolo

Décision authentifiée électroniquement