

Veröffentlichung im Amtsblatt	Ja/Nein
Publication in the Official Journal	Yes/No
Publication au Journal Officiel	Oui/Non

Aktenzeichen / Case Number / N<sup>o</sup> du recours : T 349/86 - 3.2.3

Anmeldenummer / Filing No / N<sup>o</sup> de la demande : 79 200 785.8

Veröffentlichungs-Nr. / Publication No / N<sup>o</sup> de la publication : 0 015 326

Bezeichnung der Erfindung: Véhicule routier articulé  
Title of invention:  
Titre de l'invention :

Klassifikation / Classification / Classement : B62D 7/14, B62D 47/00, B62D 53/00

**ENTSCHEIDUNG / DECISION**

vom / of / du 29 mai 1990

Anmelder / Applicant / Demandeur :

Patentinhaber / Proprietor of the patent /  
Titulaire du brevet : Delta Automotive Engineering

Einsprechender / Opponent / Opposant :  
MAN Nutzfahrzeuge GmbH

Stichwort / Headword / Référence :

EPO / EPC / CBE Article 56 et 104 (1) CBE

Schlagwort / Keyword / Mot clé : "Activité inventive (oui)"

**Leitsatz / Headnote / Sommaire**



N° du recours : T 349/86 - 3..2.3

**D E C I S I O N**  
de la Chambre de recours technique 3.2.3  
du 29 mai 1990

**Requérante :** MAN Nutzfahrzeuge GmbH  
(Opposant) Dachauerstrasse 607  
D-8000 München 50

**Mandataire :**

**Adversaire :** Delta Automotive Engineering  
(Titulaire du brevet) Avenue de Fré 4  
B-4000 Uccle

**Mandataire :** Pirson, Jean  
c/o Bureau GEVERS SA  
7 rue de Livourne  
Bte 1  
B-1050 Brussels

**Décision attaquée :** Décision de la division d'opposition de l'Office européen des brevets du 29 juillet 1986 par laquelle l'opposition formée à l'égard du brevet n° 0 015 326 a été rejetée conformément aux dispositions de l'article 102(2) CBE.

**Composition de la Chambre :**

**Président :** P.E.M. Delbecque  
**Membres :** C.T. Wilson  
C. Payraudeau

## Exposé de faits et conclusion

- I. Le brevet européen n° 0 015 326 délivré sur la base de la demande de brevet européen n° 79 200 785.8 a fait l'objet d'une opposition qui a été rejetée par la division d'opposition par une décision rendue le 29 juillet 1986.

La revendication 1 du brevet litigieux a le texte suivant :

" Véhicule routier articulé, constitué d'un véhicule guidant (14) équipé d'essieux avant et arrière, l'essieu avant étant dirigé par des moyens de direction conventionnels et l'essieu arrière ayant des moyens de directions commandés, et d'un véhicule guidé (16) relié au véhicule guidant par une articulation, caractérisé en ce que les moyens de directions de l'essieu arrière du véhicule guidant sont commandés en fonction de l'angle de flambage ( $\beta$ ) entre le véhicule guidant et le véhicule guidé, à partir d'une section d'articulation (3, 15, 31) solidaire du véhicule guidé."

- II. Cette opposition était fondée sur le défaut d'activité inventive de l'objet de la revendication 1 en présence de l'état de la technique révélé par les documents US-A-3 515 235 et DE-A-2 716 956. La division d'opposition a rejeté l'opposition au motif que le problème auquel l'invention apporte une solution, à savoir éviter que, lorsque le véhicule quitte son arrêt, sa partie arrière escalade le trottoir, n'était pas mentionné dans l'état de la technique et ne pouvait en être dérivé. Ainsi, on ne pouvait admettre que l'attention de l'homme du métier serait attirée sur les dispositifs connus pour aboutir à l'invention objet de la revendication 1.

III. La requérante MAN Aktiengesellschaft a formé un recours contre cette décision et a demandé simultanément que la procédure d'opposition soit transférée à la Société MAN Nutzfahrzeug GmbH à laquelle la partie d'entreprise pour le compte de laquelle l'opposition avait été formée avait été cédée, laquelle demande a été admise par la décision intermédiaire du 30 novembre 1989. Elle a déposé le 18 novembre 1986 un mémoire exposant les motifs du recours, qui a, pour l'essentiel, la teneur suivante :

Il est connu d'après le document DE-B-600 957, cité pour la première fois, de commander les moyens de directions de l'essieu médian d'un véhicule routier articulé comportant trois essieux, en fonction de l'angle de flambage entre le véhicule guidant et le véhicule guidé. Il importe peu que, selon ce document l'essieu commandé soit l'essieu avant du véhicule guidé et non l'essieu arrière du véhicule guidant en particulier du fait que ce document mentionne la possibilité à l'arrière du véhicule guidé de disposer les roues directrices. Un tel véhicule correspondrait au véhicule définie dans la revendication 1 quand on le met en marche arrière. L'objet de la revendication 1 ne serait donc pas inventif.

IV. Le titulaire du brevet n'a pas réfuté les allégations de la requérante et n'a pas répondu à la notification que la Chambre de recours a adressée aux parties le 19 janvier 1990 et dans laquelle la Chambre a exprimé son intention de ne pas prendre en compte le document DE-B-600 957 et a invité les parties à prendre position sur la possibilité d'une répartition des frais.

- V. La requérante a répondu à cette notification. Dans sa réponse elle a soutenu que le document DE-B-600 957 était particulièrement pertinent, et que son contenu était de nature à influencer la décision. En ce qui concerne la répartition des frais, la requérante s'est déclarée prête à payer de 20 à 30 % des frais de la procédure de recours occasionnés à l'intimée.

#### Motifs de la décision

##### 1. Recevabilité

Le recours est recevable. Compte tenu de la décision intermédiaire T 349/86 du 30 novembre 1989 prise en la matière, la Société MAN Aktiengesellschaft en tout qu'opposante et requérante.

##### 2. Non prise en considération du document DE-B-600 957.

- 2.1 De l'avis de la Chambre, le véhicule routier articulé révélé par le document DE-B-600 957 cité pour la première fois par la requérante dans son mémoire de recours n'est pas essentiellement plus proche de l'objet de la revendication 1 que les véhicules mentionnés dans les autres documents déjà cités, en particulier dans les documents DE-B-1 755 368 et DE-A-2 263 506. On peut seulement tirer l'enseignement de commander les moyens de direction d'un essieu du véhicule guidé (mais non du véhicule guidant) en fonction de l'angle de flambage entre le véhicule guidant et le véhicule guidé de ces documents, de même que du DE-B-600 957.

2.2 La Chambre ne peut admettre l'augmentation de la requérante suivant laquelle le véhicule selon la revendication 1 résulterait d'une façon évidente pour l'homme du métier de la situation créée par la marche arrière du véhicule routier articulé révélé par le DE-B-600 957 (voir en particulier les alternatives discutées page 1, ligne 55 à page 2, ligne 4). Le problème posé dans le brevet est de réaliser un véhicule routier articulé qui réponde aux exigences de manoeuvrabilité et "qui évite des escalades de trottoirs au départ d'arrêts nécessitant un braquage substantiel". Ce départ est évidemment normalement en marche avant et non en marche arrière.

2.3 De ce fait, la Chambre a décidé de ne pas prendre ce document, cité tardivement, en considération.

### 3. Nouveauté

De l'avis de la Chambre, aucun des documents cités ne reproduit l'intégralité des caractéristiques de la revendication 1 (voir point 2 supra pour ce qui est des documents DE-B-1 755 368 et DE-A-2 263 506 et point 4 infra en ce qui concerne les documents DE-B-2 716 956 et US-A-3 515 235.

La nouveauté de l'objet de la revendication 1 n'a d'ailleurs pas été contestée par la requérante.

### 4. Activité inventive

Le document DE-B-2 716 956 décrit un autobus articulé du type "pousseur" qui comporte les caractéristiques du préambule de la revendication 1. Les moyens de direction de l'essieu arrière du véhicule guidant sont commandés par la direction de l'essieu avant du véhicule guidant. Comme

montré dans la figure 1, les roues de l'essieu médian sont orientées dans le sens inverse par rapport au sens d'orientation des roues avant, ce qui provoque le déboîtement de la partie arrière du véhicule guidant vers le trottoir et donc l'escalade du trottoir au départ d'arrêts nécessitant un braquage substantiel.

Le document US-A-3 515 235 décrit un véhicule comportant deux sections articulées entre elles. La première section a deux essieux qui sont commandés dans le même sens de braquage par le volant. L'articulation entre les deux sections est commandée directement par les moyens de direction. L'angle de flambage n'est pas utilisé pour commander les moyens de direction de l'essieu arrière du véhicule et il n'existe pas une partie d'articulation solidaire du véhicule guidé à partir de laquelle les moyens de direction de l'essieu arrière du véhicule guidant sont commandés.

Aucun de ces documents ne concerne le problème que l'invention telle que caractérisée dans la revendication 1 a pour but de résoudre ni ne suggère une solution utilisable pour résoudre ce problème. Une combinaison des enseignements de ces documents suit également sans objet.

- 4.1 En résumé, il y a lieu de conclure que la combinaison des caractéristiques selon la revendication 1 implique une activité inventive.
5. Les revendications 2 et 3 portent sur des formes de mises en oeuvre préférées du véhicule selon la revendication 1 et leur objet est également brevetable en combinaison avec celui de la revendication 1 dont elles dépendent.

6. En ce qui concerne la possibilité d'une répartition des frais, il ressort des pièces du dossier qu'aucune procédure orale n'a eu lieu et qu'aucune mesure d'instruction n'a été prise.
- Compte tenu des descriptions de l'article 104 (1) CBE chacune des parties doit, dans un tel cas, supporter les frais qu'elle a exposé et il n'y a pas lieu d'envisager une repartition différente des frais.

Par ces motifs,  
il est statué comme suit :

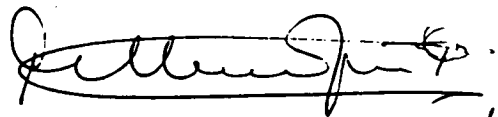
Le recours est rejeté.

Le Greffier



S. Fabiani

Le Président



P. Delbecque



03087