

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



Aktenzeichen / Case Number / N° du recours : T 391/86 - 3.2.1

Anmeldenummer / Filing No / N° de la demande : 79 400 476.2

Veröffentlichungs-Nr. / Publication No / N° de la publication : 0 007 845

Bezeichnung der Erfindung: Tableau de bord pour véhicule automobile

Title of invention:

Titre de l'invention :

Klassifikation / Classification / Classement : B60K 37/00

ENTSCHEIDUNG / DECISION

vom / of / du 6 décembre 1988

Anmelder / Applicant / Demandeur :

Patentinhaber / Proprietor of the patent /
Titulaire du brevet :

Automobiles Citroën et al.

Einsprechender / Opponent / Opposant :

VDO Adolf Schindling AG

Stichwort / Headword / Référence :

Tableau de bord/Citroën

EPÜ / EPC / CBE

Art. 56

Schlagwort / Keyword / Mot clé :

"Activité inventive (oui)"

Leitsatz / Headnote / Sommaire

N° du recours : T 391/86 - 3.2.1



D E C I S I O N
de la Chambre de recours technique 3.2.1
du 6 décembre 1988

Requérante : VDO Adolf Schinling AG
(Opposante) Gräfstraße 103
D-6000 Frankfurt/Main (DE)

Mandataire : Klein, Thomas
Sodener Straße 9
Postfach 6140
D-6231 Schwalbach a. Ts. (DE)

Intimés : Société Anonyme Automobiles Citroën
(Titulaire du brevet) 117 à 167, quai André Citroën
F-75747 Paris Cedex 15 (FR)

Automobiles Peugeot
75, avenue de la Grande Armée
F - 75116 Paris (FR)

Mandataire : Fabien, Henri et al.,
Peugeot S.A. DAT/BP1
18, rue des Fauvelles
F-92250 La Garenne-Colombes (FR)

Décision attaquée : Décision de la division d'opposition de l'Office européen des brevets du 25 juin 1986 postée le 2 octobre 1986 par laquelle l'opposition formée à l'égard du brevet n° 0 007 845 a été rejetée conformément aux dispositions de l'article 102(2) CBE.

Composition de la Chambre :

Président : F. Gumbel
Membres : C.T. Wilson
O.P. Bossung

Exposé des faits et conclusions

I. La demande de brevet européen n° 79 400 476.2 a donné lieu le 4 mai 1983 à la délivrance du brevet européen n° 0 007 845, sur la base de quinze revendications. La teneur de la revendication principale était la suivante :

"1. Tableau de bord pour véhicule automobile, dans lequel sont groupés les moyens d'affichage de l'ensemble des paramètres de fonctionnement mis à la disposition du conducteur, et tout particulièrement l'affichage de la vitesse du véhicule, dans lequel l'affichage de la vitesse s'effectue, pour une partie au moins de la gamme des vitesses, sur des échelles sensiblement horizontales et superposées (10 à 13, 20 à 23), chaque échelle étant affectée à une gamme particulière de vitesses qui sont d'autant plus élevées que ladite échelle est située plus haut dans le champ de vision du conducteur, caractérisé en ce que la longueur des échelles d'affichage de la vitesse (10 à 13 ou 20 à 23) est sensiblement inversement proportionnelle à la hauteur de la position qu'elles occupent dans le champ de vision du conducteur, lesdites échelles étant disposées les unes par rapport aux autres de manière à former une zone d'affichage (2) triangulaire."

II. La requérante (opposante) a formé opposition, en date du 2 février 1984, au brevet européen et a demandé sa révocation en argumentant que son objet n'était pas inventif en présence de l'état de la technique constitué par le document DE-B-1 25 7031 (D1).

Dans une lettre du 24 mai 1985, la requérante a cité tardivement et pour la première fois les trois nouveaux documents suivants pour étayer son argumentation :

FR-A-2 403 560 (D2)

GB-B-1 170 259 (D3)

DE-A-1 953 773 (D4)

Elle s'est aussi référée au document DE-C-443 857 (D5), document qui a été produit au cours de la procédure d'examen.

Une citation à une procédure orale a été envoyée aux parties le 10 avril 1986 accompagnée d'une annexe exposant notamment que les trois documents cités tardivement par l'opposante, à savoir, FR-A-2 403 560 (D2), GB-B-1 170 259 (D3) et DE-A-1 953 773 (D4), n'avaient pas été jugés pertinents par la division d'opposition qui ne les prendrait donc pas en considération dans la procédure comme l'article 114(2) de la CBE l'y autorise.

III. Par décision du 25 juin 1986 rendue au cours de la procédure orale, la division d'opposition a rejeté l'opposition. Le motif principal développé dans la décision écrite signifiée le 2 octobre 1986 était que, compte tenu du nombre important d'étapes nécessaires pour reconstituer l'invention à partir de l'enseignement du document DE-B-1 257 031 (D1), l'objet de la revendication 1 du brevet ne découlait pas manifestement et logiquement de l'état de la technique et supposait de la part de l'homme du métier une démarche intellectuelle inventive dépassant ce qu'on était en droit d'attendre normalement de lui.

En ce qui concerne le document DE-C-443 857 (D5) (considéré par erreur par la division d'opposition comme cité tardivement), la division a considéré qu'il était moins pertinent que le document DE-B-1 257 031 (D1) cité dans le mémoire d'opposition et n'a donc pas vu de raison de le prendre en considération en application de l'article 114(2) de la CBE.

IV. Le 10 novembre 1986, la requérante (opposante) a formé un recours contre cette décision et acquitté simultanément la taxe de recours prescrite.

Dans son mémoire de recours déposé le même jour, la requérante a sollicité l'annulation de la décision de la division d'opposition et la révocation du brevet 0 007 845 pour défaut d'activité inventive, en s'appuyant sur les documents DE-B-1 257 031 (D1) et DE-C-443 857 (D5). Elle a aussi demandé le remboursement de la taxe de recours.

V. Dans sa réponse, reçue le 1 avril 1987, l'intimé (titulaire du brevet) a contesté les arguments de la requérante et a demandé le rejet du recours et le maintien du brevet.

VI. Dans une notification établie conformément à l'article 11(2) du règlement de procédure des chambres de recours, la Chambre a notifié entre autres les points suivants :

i) La Chambre ne prendrait probablement pas les documents D3 et D4 en considération au cours de la procédure en vertu de l'article 114(2) de la CBE.

ii) L'objet de la revendication semblait brevetable par rapport à l'état de la technique cité. En particulier, le document DE-B-1 257 031 (D1) ne mentionnait pas la notion d'échelles horizontales.

VII. Dans une lettre du 17 novembre 1988, la requérante a cité deux nouveaux documents, à savoir les modèles d'utilité allemands, DE-U-1 873 342 (D6) et DE-U-1 877 250 (D7) et a demandé la révocation du brevet en argumentant que l'objet de la revendication 1 était entièrement connu ou n'impliquait pas une activité inventive par rapport à cet état de la technique.

- VIII. Dans sa réponse, reçue le 28 novembre 1988, l'intimé a contesté les arguments de la requérante.
- IX. Lors de la procédure orale du 6 décembre 1988, la requérante a soutenu que les documents D6 et D7 ont été produits entre autres pour démontrer que des échelles disposées horizontalement en superposition étaient connues. Elle a réitéré aussi ses allégations antérieures en ce qui concerne la brevetabilité de la revendication 1 en présence des documents D6 et D7 et elle a fait référence aux arguments formulés dans la procédure d'opposition en ce qui concerne les documents D1 et D5.

L'intimé a répété les arguments formulés dans sa lettre du 28 novembre 1988 et s'est référé également aux arguments formulés dans la procédure d'opposition. Il n'a formulé aucune objection contre la prise en considération des documents D6 et D7.

- X. La requérante a donc demandé l'annulation de la décision contestée et la révocation du brevet ainsi que le remboursement de la taxe de recours. L'intimé a demandé le rejet du recours et le maintien du brevet.

Motifs de la décision

1. Le recours est recevable.
2. L'invention concerne un tableau de bord pour véhicule automobile dans lequel sont groupés les moyens d'affichage de l'ensemble des paramètres de fonctionnement mis à la disposition du conducteur et tout particulièrement l'affichage de la vitesse du véhicule.

Selon le brevet contesté, il est connu d'effectuer l'affichage de la vitesse, pour une partie au moins de la gamme des vitesses, sur des échelles sensiblement horizontales et superposées, chaque échelle étant affectée à une gamme particulière de vitesses qui sont d'autant plus élevées que ladite échelle est située plus haut dans le champ de vision du conducteur. Aucun document servant à refléter cet état de la technique antérieur n'est cité dans la description ou n'est autrement disponible, mais la Chambre n'a pas lieu de croire que la déclaration ne soit pas vraie.

3. L'invention a pour but la réalisation d'un tableau de bord du genre en question permettant de regrouper toutes les informations indispensables à la sécurité et au confort de conduite en focalisant particulièrement l'attention du conducteur sur l'appréciation de la vitesse de son véhicule par rapport aux conditions extérieures et notamment sur la marge de vitesse autorisée restant à sa disposition.
4. Ce problème est résolu par les caractéristiques exposées dans la partie caractérisante de la revendication 1, c'est-à-dire : La longueur des échelles d'affichage de la vitesse est sensiblement inversement proportionnelle à la hauteur de la position qu'elles occupent dans le champ de vision du conducteur, lesdites échelles étant disposées les unes par rapport aux autres de manière à former une zone d'affichage triangulaire.
5. Puisque les documents D6 et D7 démontrent que des échelles disposées horizontalement sont connues, la Chambre les prend en considération en vertu de l'article 114(2) CBE, bien qu'ils aient été cités tardivement.
6. La nouveauté de l'objet de la revendication 1 n'est mise en cause qu'à l'égard du document D6.

L'indicateur de vitesse décrit dans D6 comporte une seule échelle (8) disposée horizontalement et une bande (4) avec une ligne de démarcation ou délimitation (7). La bande défile devant la graduation, et la ligne indique la vitesse. A droite de cette ligne, la bande est noire et, à gauche, des bandes de différentes couleurs sont définies sur la bande support. La fenêtre du cadran est découpée de telle sorte que chaque bande n'apparaît que lorsque la vitesse atteint et dépasse une valeur donnée.

Donc la Chambre ne peut accepter l'argumentation de la requérante selon laquelle l'indicateur de vitesse décrit dans D6 comporte plusieurs échelles comme indiqué dans la revendication 1. Etant donné que D6 divulgue une échelle unique et une bande indicatrice défilant devant cette échelle, autrement dit un système d'indication essentiellement différent de celui du brevet attaqué, la question de savoir si l'homme du métier déduirait implicitement du document D6 un mode de réalisation où les bandes colorées seraient arrangées d'une manière inverse de celle représentée sur les figures de D6, c'est-à-dire avec un développement des bandes par le bas, n'est pas importante et par conséquent ne doit pas être traitée en détail.

Puisque les autres documents de l'état de la technique relevés durant la procédure sont moins pertinents, l'objet de la revendication 1 est sans aucun doute nouveau.

7. Il reste à examiner si l'objet de la revendication 1 implique une activité inventive ; la question qui se pose est celle de savoir si les documents cités pourraient donner à l'homme du métier une quelconque indication sur la façon de modifier le tableau de bord connu afin d'imaginer un tableau de bord tel que celui décrit dans la revendication 1.

- 7.1. Le document DE-B-1 257 031 (D1) décrit des indicateurs de vitesse à échelle verticale unique, du type colonne. Il ne mentionne pas la notion d'échelles horizontales. La largeur de la colonne augmente graduellement de bas en haut (figure 4 et 5), ce qui confère à l'échelle une forme générale triangulaire pointant vers le bas. Il n'y a aucune indication d'inverser l'orientation de la forme triangulaire de manière à la faire pointer vers le haut et non pas vers le bas. Même si l'on inversait l'indicateur cela donnerait encore un indicateur avec une seule échelle verticale et avec des zones superposées verticalement, chaque zone étant affectée à une gamme particulière de vitesses qui sont d'autant plus élevées que ladite zone est située plus bas dans le champ de vision du conducteur, et non pas située plus haut dans le champ de vision du conducteur, comme indiqué dans la revendication 1.
- 7.2. Le brevet DE-C-443 857 (D5) décrit aussi des indicateurs de vitesse à échelle verticale unique, du type colonne dont l'indication monte à la manière d'une échelle thermométrique (cf. colonne 1, lignes 13-15).
- 7.3 Le document D6 comme exposé ci-dessus au point 6, décrit essentiellement l'indicateur de vitesse du document D1 pivoté de 90°.
- 7.4 L'indicateur de vitesse décrit dans D7 comporte plusieurs fenêtres du cadran disposées "en escalier" et une bande avec une ligne de démarcation. Selon l'intimé, cette disposition est équivalente à une échelle unique disposée en biais et non pas à une superposition d'échelles. La Chambre accepte cette interprétation.
- 7.5. En conclusion, il apparaît que, face au problème posé, ni les tableaux de bord pour véhicules automobiles de l'état de la technique pris isolément, ni leur combinaison l'un avec l'autre ou alliés aux connaissances générales de l'homme du métier, ne rendaient prévisible la solution conforme à l'invention selon la revendication 1.

8. Il apparaît en résumé que l'enseignement de la revendication 1 du brevet attaqué est nouveau et implique une activité inventive. Les sous-revendications 2 à 15 qui s'y rattachent ont pour objet des formes de réalisation particulières du tableau selon la revendication principale et sont donc également brevetables.

9. Les conditions énoncées par la règle 67 CBE (voir particulièrement "lorsqu'il est fait droit au recours par la Chambre de recours") n'étant pas remplies, la taxe de recours ne peut être remboursée.

Dispositif

Par ces motifs,

il est statué comme suit.

1. Le recours est rejeté.

2. La requête en remboursement de la taxe de recours est rejetée.

Le Greffier

Le Président

S. Fabiani

S. Fabiani

F. Gumbel

F. Gumbel

S. Fabiani *FG*