



KFIR Klagenemnda for
industrielle rettigheter

AVGJØRELSE
27. august 2015
Sak PAT 14/010

Klager: **Elf Antar France (FR)**

Representert ved: Oslo Patentkontor AS

Klagenemnda for industrielle rettigheter sammensatt av følgende utvalg:

Elisabeth Ohm, Jan Skramstad og Tove Jacobsen

har kommet frem til følgende

Avgjørelse

1 **Kort fremstilling av saken:**

2 Saken gjelder klage over Patentstyrets avgjørelse av 3. juni 2014, hvor norsk patentsøknad nr. 19990446 ble avslått i medhold av patentloven § 16.

3 Oppfinnelsen vedrører sammensetningen og bruk av et smøreadditiv som skal sikre drivstoff med lavt svovelinnhold gode smøreevner og redusert friksjon i en dieselmotor.

4 Søknaden ble inngitt med følgende selvstendige krav:

«Drivstoff for dieselmotorer med et svovelinnhold mindre enn 500 ppm, som omfatter en større del av et midlere destillat med opphav i et direkte destillasjonssnitt av råolje, ved temperaturer mellom 150 og 400C og en mindre del av et smørende tilsetningsstoff som inneholder monokarboksylike og polysykliske syrer, hvor nevnte drivstoff er karakterisert ved at det inneholder minst 20 ppm av additivet bestående av en kombinasjon av minst en mettet eller umettet karboksylisk, alifatisk hydrokarbon med en lineær kjede på mellom 12 og 24 karbonatomer, og minst en polysyklisk hydrokarbon-forbindelse med minst to ringer, hver dannet av 5 til 6 atomer av hvilke minst en valgfritt er heteroatom som nitrogen eller oksygen og de andre er karbonatomer, og disse to ringene i tillegg har to, fortrinnsvis i nærheten av hverandre, karbonatomer felles, og hvor nevnte ringer kan være mettet eller umettet, ikke-substituert eller substituert med minst en enkelt gruppe valgt fra karboksyl-, aminkarboksyilat-, ester- og nitrilgrupper, og hvor drivstoffet inneholder mer en 60 ppm av additivet når den nevnte kombinasjonen er tallolje.»

Til dette er knyttet 10 uselvstendige krav.

5 Prinsipalt kravsett som innkam 13. august 2014 legges til grunn for den videre behandlingen i Klagenemnda og omfatter ett selvstendig krav:

«Anvendelse, for å forbedre smøreevnen til dieselmotordrivstoff med et lavt svovelinnhold, av et smøreevneadditiv bestående av en kombinasjon av minst et mettet eller umettet, monokarboksylisk, alifatisk hydrokarbon med en lineær kjede på mellom 12 og 24 karbonatomer, og minst en polysyklisk hydrokarbonforbindelse 5 valgt fra gruppen bestående av naturlige harpikssyrer oppnådd fra rester etter destillasjon av naturlige oljer ekstrahert fra harpiksholdige trær, spesielt harpiksrike nåletrær, aminkarboksylatene og ester- og nitrilderivatene av disse syrene, hvor dieselmotordrivstoffet har et sluttsvovelinnhold mindre enn 500 ppm som omfatter en større del av minst et midlere destillat med opphav i et direkte 10 destillasjonssnitt av råolje, ved temperaturer mellom 150 og 400oC, additivet blir anvendt ved en konsentrasjon på minst 20 ppm og mer enn 60 ppm av additivet når den nevnte kombinasjonen er tallolje, hvor minst en

hydrokarbonpolysyklisk forbindelse er abietinsyre.»

Til det selvstendige kravet er knyttet syv uselvstendige krav.

Klager har også innlevert subsidiært kravsett.

6 Under behandlingen i Patentstyret ble følgende publikasjoner fremholdt:

D1: US 3667152 A

D2: WO 9618706 A1

D3: WO 9417160A1

D4: ASTM D1984-69 (1992) e1 Standard Specification for Tall Oil Fatty Acids

7 Klage innkom den 25. juli 2014.

8 **Grunnene for Patentstyrets vedtak er oppsummert som følger:**

- Søknaden avslås, jf. patentloven § 16.
- Krav 1 anses å ha nyhet overfor D1-D3 siden ingen av disse publikasjonene viser til anvendelse av abietinsyre i dieselmotordrivstoff med mindre enn 500 ppm svovel.
- Det objektive tekniske problem anses å være tilveiebringelse av en alternativ drivstoffsammensetning med økt smøreevne som reduserer friksjon og slitasje i dieselmotorer. Dette oppnås gjennom bruk av harpiksbaserte syrer (abietinsyrer) i kombinasjon med mettet eller umettet monokarboksylik alifatisk hydrokarbon.
- D3 anses som nærmeste kjente teknikk og omhandler drivstoffsammensetninger som øker smøreevnen og reduserer slitasjen i dieselmotorer. Det refereres i D3 til bruk av additiv for å bedre smøreevnen til diesel med redusert innhold av aromatiske forbindelser og mindre enn 500 ppm svovel for å unngå slitasje av pumper og injeksjonssystemer. D3 viser at additivet som brukes kan bestå av en blanding av tilsetningsstoffer.
- D1 omhandler en drivstoffsammensetning for turbin- og dieselmotorer. Sammensetningen har et lavt svovelinnhold og dårlige smørende egenskaper. For å bedre smøreegenskapene er det tilsatt TOFA fra tallolje.
- Det er allment kjent på området at TOFA inneholder opptil 10 % (se D4) harpiksbaserte syrer (abietinsyrer) som et biprodukt ved destillasjon av tallolje.
- En fagperson som står overfor det samme tekniske problem ville prøvd andre kjente additiver, slik det foreslås på side 7, linje 18-23 i D3, og derved komme frem til additiver som kjent fra D1, nemlig TOFA som inneholder harpikssyrer.
- Søknadens gjenstand skiller seg derfor ikke vesentlig fra teknikkens stilling, og er ikke patenterbar, jf. patentloven § 2.
- Heller ikke de uselvstendige kravene 2-8 har oppfinnelseshøyde.

9 **Klager har for Klagenemnda i korte trekk gjort gjeldende:**

- Prinsipalt anføres at Klagenemnda må omgjøre Patentstyrets avgjørelse ettersom selvstendig krav 1 med tilhørende uselvstendige krav tilfredsstiller

patentloven § 2, 1. ledd.

- Søker opprettholder kravsett vedlagt klagen (prinsipalt kravsett).
- I subsidiært kravsett er krav 1 endret ved å begrense mengden harpikssyre fra 15 til 50 vektprosent. Grunnlaget for denne endringen finnes i tabell 1 i søknaden hvor sammensetningen Y2 omfatter 15 vektprosent av harpikssyrer og i krav 4 som angir at den øvre grense for harpikssyrer er 50 vektprosent. Videre er mengden av det monokarboksylliske alifatisk hydrokarbonet i krav 1 endret til å være fra 50 til 85 vektprosent. Dermed er krav 4 strøket og krav 5-8 omnummerert til krav 4-7.
- Prinsipalt krav 1 innehar oppfinnelseshøyde.
- Oppfinnelsen har til hensikt å tilveiebringe en drivstoffsammensetning som forbedrer smøreevnen til et dieseldrivstoff omfattende mindre enn 500 ppm svovel.
- D3 anses for å representere den nærmeste teknikkens stilling.
- Krav 1 skiller seg fra D3 ved at drivstoffadditivet omfatter minst én harpikssyre og ved at minst én harpikssyre er abietinsyre. Disse forskjellene fører til en drivstoffsammensetning med forbedrete smøreevner. Når prøvene i følge oppfinnelsen sammenlignes med prøven som er lik D3, fremgår at smøreevnen er bedre med prøven i følge den foreliggende oppfinnelsen enn med prøven i følge D3.
- I eksemplene i D3 er additiv D en ester, nemlig glyserolmonooleat. Additiv D brukes alene i D3, og D3 viser at tilsetningen av additivet D alene tillater forbedring av drivstoffets smøreevne. Ved å starte fra D3 har dermed ikke fagpersonen noen grunn til å tilsette en annen forbindelse til drivstoffet for å oppnå samme fordel. D3 angir ingen ting om en eventuell synergisk kombinasjon mellom et monokarboksyllisk, alifatisk hydrokarbon og en polysyklisk hydrokarbonforbindelse for å forbedre smøreevnen til et dieseldrivstoff med et svovelinnhold på mindre enn 500 ppm.
- Foreliggende oppfinnelse viser derimot at additivene Y1, Y2 og Y3 bestående av den påkrevde kombinasjonen, gir bedre resultater enn additivene C1 eller C2 som omfatter henholdsvis fettsyrer alene og harpikssyrer alene.
- D3 angir ikke noe om eventuelle harpikssyrer eller abietinsyre. I følge D3 kan smøreadditivet brukes med andre additiver. D3 lister opp mange funksjonelle additiver, men nevner ikke noe annet smøreevneadditiv som ko-additiv. Siden additivet i D3 gir tilfredsstillende resultater, har fagpersonen ingen grunn til å tilsette et annet smøreevneadditiv og ved å starte fra D3 ledes dermed ikke fagpersonen til foreliggende oppfinnelse.
- Når det gjelder D1 beskriver ikke denne et additiv omfattende abietinsyre. Ved å kombinere angivelsen i D3 med angivelsen i D1, ledes ikke fagpersonen til foreliggende oppfinnelse.

- Krav 1 er et anvendelseskrav. I følge patentretningslinjene del C, kap. IV, 5.5.3 skal det i vurderingen av hvorvidt oppfinnelsen, ved å starte fra nærmeste teknikkens stilling, ville ha vært nærliggende for en fagperson, «tas stilling til om læren i følge teknikkens stilling som helhet vil (ikke bare kan, men vil) spore fagpersonen som står overfor det tekniske problem, til å modifisere eller tilpasse den nærmeste teknikkens stilling slik at det oppnås noe som faller innenfor kravets omfang, det vil si det oppnås det samme som ved oppfinnelsen...».
- D1 angir at tallolje er en blanding av fett- og harpikssyrer og som kan bli separert til tallolje-topprodukter og talloljefettsyre. D1 angir at TOFA reduserer slitasjen til et drivstoff inneholdende TOFA, og D1 insisterer på at bare fettsyrer er effektive for det tiltenkte formål. Dette betyr at D1 angir at harpikssyrer ikke er effektive for det tiltenkte formål.
- Videre nevner D1 klart at tallolje-topprodukter, dvs. harpikssyrer, ikke er egnede fordi de har begrenset løselighet i nafta og lette destillatdrivstoffer.
- D1 fraråder fagpersonen på området å tilsette harpikssyrer til et drivstoff. D1 angir å tilsette TOFA som er oppnådd, etter en separasjon av tallolje til tallolje-topprodukter og TOFA. Dermed oppfordrer D1 fagpersonen til å anvende TOFA uten noen harpikssyrer eller i alt vesentlig uten noen harpikssyrer for å forbedre smøreevnen til drivstoff.
- Dermed hverken angir eller foreslår D1 anvendelsen av harpikssyrer for å forbedre smøreevnen til et drivstoff, og spesielt hverken angir eller foreslår D1 bruken av abietinsyre for få forbedre smøreevnen til drivstoff.
- D1 foreslår ikke at tilsetningen av en harpikssyre i kombinasjon med et monokarboksylik, alifatisk hydrokarbon tillater forbedring av smøreevnen til et drivstoff med et svovelinnhold mindre enn 500 ppm.
- D1 nevner ikke at den anvendte TOFA tilfredsstiller noen standarder. Ved å starte fra D1 kan dermed ikke fagpersonen utlede at TOFA omfatter opptil 10 % av harpikssyrer eller til og med opp til 1 % av harpikssyrer. I tillegg er standarden datert i 1992 og trukket tilbake i 1999. Dermed kan ikke fagpersonen utlede at TOFA anvendt i D1 datert 1969 omfatter opptil 10 % harpikssyrer. Med andre ord er TOFA anvendt i D1 ikke nødvendigvis en TOFA av type I, II eller III slik som definert i D4.
- D1 nevner klart at talloljen må separeres TOFA og tallolje-topprodukter, men D1 nevner ikke at TOFA kan finnes kommersielt eller kan tilfredsstille noen standarder. Tvert i mot, gitt beskrivelsens innledning i D1 om fettsyrers virkningsfullhet og fraværet av harpikssyrers virkningsfullhet, og om separasjonen av tallolje for å oppnå TOFA, ledes fagpersonen til den konklusjon at TOFA anvendt i eksemplene i D1 ikke inneholder noen harpikssyrer eller i alt vesentlig ingen harpikssyrer. Å legge til grunn at D1 bruker TOFA som omfatter harpikssyrer, går utover læren i D1.
- D4 gir tilbaketrunkede standardspesifikasjoner for TOFA. Uansett beskriver D4 at TOFA inneholder opptil 10 % abietinsyrer. D4 hverken angir eller

foreslår at harpikssyrer kan brukes for å forbedre smøreevnen til drivstoff.

- Det er ikke allment kjent på det tekniske området at TOFA inneholder opptil 10 % av harpiksbaserte syrer (abietinsyrer). Det går derfor utover tolkningen av D1 å hevde at D1 beskriver et additiv som omfatter abietinsyre.
- Ingen av motholdene angir eller foreslår bruken av harpikssyrer for å forbedre smøreevnen til et drivstoff som omfatter mindre enn 500 ppm svovel.
- Hvis fagpersonen kombinerer lærene i D3 og D1, kan han ledes til anvendelsen av en kombinasjon av en ester og en fettsyre for å forbedre smøreevnen til et drivstoff. Likevel vil fagpersonen ikke ledes til anvendelsen av en kombinasjon av minst et monokarboksylik, alifatisk hydrokarbon og minst én polysyklisk hydrokarbonforbindelse valgt fra gruppen bestående av naturlige harpikssyrer, aminkarboksyliatene og ester- og nitrilderivatene av disse syrene, som omfatter abietinsyre.
- Søknadens gjenstand er derfor patenterbar, og det samme gjelder uselvstendige krav 2-8.
- Subsidiært anføres at subsidiært kravsett tilfredsstillers patentloven § 2, 1. ledd.
- I krav 1 (i følge subsidiært kravsett) har de respektive mengder av monokarboksylik alifatisk hydrokarbon og av polysyklisk hydrokarbonforbindelse blitt angitt. Additivet består av en kombinasjon fra 50 til 85 vektprosent av monokarboksylike, alifatiske hydrokarboner og fra 15 til 50 vektprosent av polysykliske hydrokarbonforbindelser.
- Smøreegenskapene er bedre når mengden harpikssyrer øker fra 0 % til 30 vektprosent. Man kan også se at smøreegenskapene til Prøve OG + Y2 (som omfatter 15 % av harpikssyrer) er bedre enn smøreegenskapene til Prøve OG + Y1 (som omfatter 2 % harpikssyrer).
- Området fra 15 til 50 vekt% av harpikssyrer tillater enda bedre smøreegenskaper.
- Det objektive tekniske problemet er løst særlig når slitasjemålingene i tabell II av Prøve OG + Y2 (som er innenfor rammen av endret krav 1).
- Etter en vurdering av D1-D4 vil fagpersonen ikke bli ledet til den foreliggende oppfinnelse. Samme grunner som angitt over, gjelder for subsidiært kravsett. Særlig er D3 taus om tilsetningen av harpikssyrer, og D1 angir tilsetning av TOFA uten noen eller i alt vesentlig uten harpikssyrer. D1 angir at i tallolje er bare TOFA effektiv for å forbedre smøreevnen til et drivstoff, og D1 angir at tallolje kan separeres til TOFA og tallolje-toppprodukter. A fortiori angir eller foreslår ikke D1 tilsetningen av et additiv som omfatter minst 15 vektprosent av harpikssyrer i et drivstoff.

- Hvis fagpersonen kombinerer D1 og D4 ledes han ikke til oppfinnelsen siden D4 definerer en type av TOFA som omfatter opptil 10 vektprosent av TOFA. Dermed kan ikke TOFA anses for å omfatte fettsyrer og minst 15 vektprosent av harpikssyrer. D1 kan ikke tolkes til å beskrive tilsetningen av et additiv som omfatter minst 15 vektprosent av harpikssyrer.
- Fagpersonen kan derfor ikke fra teknikkens stilling utlede at tilsetningen av et additiv som omfatter minst 15 vektprosent av harpikssyrer kan brukes for å forbedre smøreevnen til et drivstoff.

10 **Klagenemnda skal uttale:**

11 **Klagenemnda er kommet til samme resultat som Patentstyret.**

12 Klagenemnda skal vurdere og ta stilling til om den omsøkte oppfinnelsen slik kravene i patentsøknaden lyder, oppfyller kravene til nyhet og oppfinneshøyde. Metoden for bedømmelse av oppfinneshøyde skal ta utgangspunkt i den såkalte «problem og løsning»- tilnærmingen. Det vises til Klagenemndas syn på saken nedenfor.

13 Ved vurderingen av både nyhet og oppfinneshøyde skal en tenkt gjennomsnittlig fagperson på området brukes som målestokk. Fagpersonen er fullstendig kjent med teknikkens stand på området på søknadstidspunktet, og har evne til å utnytte alt kjent materiale på en fagmessig måte. Herunder kan fagpersonen foreta nærliggende nye konstruksjoner, men er ikke i besittelse av innovative evner. Fagpersonen evner å prøve ut på en god fagmessig måte alle kombinasjonsmuligheter som både var nærliggende og ga en rimelig forventning om å lykkes. I tillegg innehar fagpersonen fagets alminnelige kunnskap som basis. Fagpersonen benyttes som målestokk ikke bare ved vurderingen av nyhet og oppfinneshøyde, men også når patentkravenes innhold skal fastlegges – ved tolkningen av patentet.

14 Den relevante fagpersonen i vår sak er en person som ut fra det objektive tekniske problem som skal løses i følge oppfinnelsen, har erfaring med eller fra petroleumsindustrien, og kunnskap om sammensetning og virkninger av drivstoff. Denne personen har likevel ikke særlig evne til innovasjon.

Kravet til nyhet, patentloven § 2 første ledd.

15 Patent skal bare meddeles på oppfinnelser som er nye i forhold til hva som var kjent før patentsøknadens prioritetsdag. Det kan dermed ikke gis patent på noe som inngikk i teknikkens stilling på søknadsdagen, f.eks. noe som var beskrevet i en tidligere patentsøknad. Vurderingen foretas ut fra patentkravene, som har som oppgave å skille oppfinnelsen fra kjent teknikk. For at en tidligere søknad, eller annet dokument, skal være nyhetshindrende, må alle trekkene til oppfinnelsen kunne utledes fra denne på en slik måte at fagpersonen uten videre kan utøve oppfinnelsen («enabling disclosure»). For at nyhetskravet skal være oppfylt, er det tilstrekkelig at ett trekk i det eller de selvstendige patentkrav er nytt

sammenholdt med nærmeste mothold.

- 16 Klagenemndas vurdering av nærmeste mothold:
- 17 Klagenemnda anser D1 for å representere den nærmeste teknikkens stilling. Den patenterte løsningen i D1 er en drivstoffsammensetning som øker smøreevnen og reduserer slitasjen i dieselmotorer.
- 18 Krav 1 i D1 skiller seg fra foreliggende patentsøknad ved at det ikke spesifiseres hvilke komponenter TOFA inneholder. Det D1 spesifiserer er at det er fettsyrefraksjonen som benyttes, men D1 går ikke nærmere inn på en karakterisering av denne fraksjonen.
- 19 Klagenemnda kan med dette ikke se at alle de trekk som er angitt i det selvstendige krav 1, gjenfinnes i det motholdte materialet. Selvstendig krav 1 fremviser følgelig nyhet overfor D1. Det samme gjelder de uselvstendige kravene som refererer til krav 1.

Kravet til oppfinnelseshøyde, patentloven § 2 første ledd.

- 20 Patentloven § 2 første ledd krever videre at oppfinnelsen «skiller seg vesentlig fra» det som var kjent før patentsøknadens inngivelsesdag; det må foreligge oppfinnelseshøyde. Dette innebærer at oppfinnelsen ikke må ha vært nærliggende for en gjennomsnittlig fagperson som var kjent med teknikkens stand på søknadstidspunktet, jf. NU 1963:6 s. 127. Ved vurderingen av om kravet til oppfinnelseshøyde er oppfylt, skal teknikkens stilling i sin helhet tas i betraktning, og flere mothold kan kombineres. Vurderingen av oppfinnelseshøyde skal foretas ut fra patentkravene. Hvis vilkåret om oppfinnelseshøyde ikke er oppfylt, skal patent ikke meddeles.
- 21 En oppfinnelse anses for å være nærliggende dersom det må legges til grunn at en fagperson som var kjent med teknikkens stilling forut for søknadsdagen, ville ha forsøkt å løse problemet på den i patentkravene angitte måte med en rimelig forventning om å lykkes.
- 22 Teknikkens stilling på dette området fremgår av motholdene som er fremlagt i saken og D1 som representerer det nærmeste motholdet.
- 23 Det objektive tekniske problem som foreliggende oppfinnelse søker å løse er hvordan benytte et additiv til dieselmotordrivstoff med lavt svovelinnhold slik at smøreevnen forbedres. Det gjøres ved å anvende et additiv bestående av en kombinasjon av minst et mettet eller umettet monokarboksylik alifatisk hydrokarbon med en lineær kjede på mellom 12 og 24 karbonatomer (fettsyrer) og minst en polysyklisk hydrokarbonforbindelse valg fra gruppen bestående av naturlige harpikssyrer (spesielt abietinsyre). Det nærmeste motholdet D1 løser det samme problemet, dvs. å øke smøreevnen til rene diesel-fraksjoner som er «essentially free of sulfur compounds» ved tilsetning av talloljefettsyrer (TOFA). Likheten med foreliggende patentsøknad er slående: samme problem og i det vesentlige samme løsning.

- 24 TOFA inneholder blant annet abietinsyrer og fettsyrer, dvs. de samme komponenter som kreves i foreliggende patentsøknad. Dette er kjent fra mothold D4 og fra artikkelen Biermann, Christopher J. (1993) «Essentials of Puling and Papermaking». San Diego Academic Press, Inc. p. 107. ISBN 0-12-097360-X. Fagpersonen på området var altså kjent med at foreliggende tekniske problem lot seg løse vesentlig på samme måte som patentsøknaden gir anvisning på.
- 25 TOFA er et resultat av destillasjon av tallolje. Det er TOFA som benyttes i D1 og det er komponenter fra TOFA som patentsøker benytter.
- 26 Klager uttaler at D1 fraråder fagpersonen på området å tilsette harpikssyrer til et drivstoff, og at D1 angir tilsetningen av TOFA oppnådd etter en separasjon av tallolje til tallolje-topprodukter og TOFA. D1 oppfordrer fagpersonen på området å anvende TOFA uten noen harpikssyrer eller i alt vesentlig uten noen harpikssyrer for å forbedre smøreevnen til drivstoffer.
- 27 Klagenemnda deler ikke klagers synspunkt.
- 28 Klagenemnda tolker ikke utsagnet i D1 som så sterkt at det advarer mot bruk av abietinsyre. Det kan ikke være tvil om at D1 omfatter abietinsyre som er den talloljesyren som klager spesifiserer. Dersom drivstoffet skal forbedres ytterligere, vil fagpersonen se på andre muligheter for å øke drivstoffets smøreevne. Det er da nærliggende, dersom fagpersonen sitter med kunnskapen i D3 og D1, å velge en løsning som angitt i krav 1. Klager krever at talloljesyren skal kombineres med et mettet eller umettet lineært monokarboksylik alifatisk hydrokarbon på mellom 12 og 24 karboner. Slike syrer kan også være en del av talloljesyrer, og kan ikke innebære at patentsøknaden innehar oppfinnelseshøyde.
- 29 Klagenemnda finner at det er allment kjent på området at TOFA inneholder opptil 10 % av harpiksbaserte syrer som biprodukt ved destillasjon av tallolje. Det er klart at fagpersonen på området kjenner til hvilke typer av forbindelser TOFA inneholder, se punkt 24.
- 30 Klagenemnda er derfor kommet til at prinsipielt kravsett ikke oppfyller kravene til oppfinnelseshøyde, jf. patentloven § 2 første ledd. Søknaden i følge det prinsipielle kravsettet må derfor avslås, jf. patentloven § 16.
- 31 Klagenemnda går så over til å vurdere subsidiært kravsett som har følgende ordlyd:
1. Anvendelse, for å forbedre smøreevnen til dieselmotordrivstoff med et lavt svovelinnhold, av et smøreevneadditiv bestående av en kombinasjon av fra 50 til 85 vekt% av minst et mettet eller umettet, monokarboksylik, alifatisk hydrokarbon med en lineær kjede på mellom 12 og 24 karbonatomer, og fra 15 til 50 vekt% av minst en polysyklisk hydrokarbonforbindelse valgt fra gruppen bestående av naturlige harpikssyrer oppnådd fra rester etter destillasjon av naturlige oljer ekstrahert fra harpiksholdige trær, spesielt harpiksrike nåletrær, aminkarboksyilat-ene og ester- og nitrilderivatene av disse syrene, hvor

dieselmotordrivstoffet har et sluttsvovelinhold mindre enn 500 ppm som omfatter en større del av minst et midlere destillat med opphav i et direkte destillasjonssnitt av råolje, ved temperaturer mellom 150 og 400°C, additivet blir anvendt ved en konsentrasjon på minst 20 ppm og mer enn 60 ppm av additivet når den nevnte kombinasjonen er tallolje, hvor minst en hydrokarbonpolysyklisk forbindelse er abietinsyre.

2. Anvendelse i henhold til krav 1, hvor additivet er anvendt ved en konsentrasjon fra 50 til 1000 ppm.

3. Anvendelse i henhold til krav 1 eller 2, hvor det monokarboksylliske, alifatiske hydrokarbonet foreligger i form av syre, av aminkarboksyilat og/eller av estere.

4. Anvendelse i henhold til ett av kravene 1-3, hvor aminkarboksyllatene er resultatet av reaksjonen mellom disse syrene og primære, sekundære og tertiære aminer eller polyaminer inneholdende fra 1 til 8 karbonatomer pr. kjede og primære, sekundære eller tertiære alkylener og alkylpolyaminer inneholdende fra 2 til 8 karbonatomer.

5. Anvendelse i henhold til krav 4, hvor aminene, som aminkarboksyllatene er avledet fra, er valgt fra gruppen bestående av 2-etylheksylamin, N,N-dibutylamin, etylendiamin, dietyltriemin og tetraetylpentamin.

6. Anvendelse i henhold til kravene 1-3, hvor esterene er resultatet av reaksjonen mellom disse syrene og alkoholer fra gruppen som består av primære alkoholer inneholdende fra 1 til 8 karbonatomer og polyalkoholer som etylenglykol, propylenglykol, glyserol, trimetylpropan, pentaerytritol, dietanolamin, trietanolamintype.

7. Anvendelse i henhold til ett av kravene 1-6, hvor minst et additiv fra gruppen av additivene vanligvis tilsatt til slike drivstoffer er tilsatt til det nevnte drivstoff, slik som detergentadditiver, cetan-forbedrende additiver, demulgerende additiver, antikorrosjonsadditiver, kaldflytadditiver og luktmodifiserende additiver.

- 32 Når det gjelder det subsidiære kravsettet, består endringen her i at krav 1 foreskriver en begrenset mengde harpikssyre, nemlig fra 15 til 50 vektprosent. Endringen ligger innenfor endringsadgangen i følge klager, som har vist til tabell I hvor sammensetningen Y2 omfatter 15 vektprosent av harpikssyrer og krav 4 som angir en øvre mengde harpikssyrer på 50 vektprosent. I tillegg er mengden av det monokarboksylliske, alifatiske hydrokarbonet i krav 1 begrenset til å være fra 50 til 85 vektprosent. Etter dette er krav 4 blitt strøket.
- 33 Klagenemnda er enig i at endringen ligger innenfor endringsadgangen i henhold til patentloven § 13. Alle forhold er å gjenfinne i opprinnelig kravsett og beskrivelse.
- 34 Det objektive tekniske problem er det samme som for prinsipielt kravsett.
- 35 Når det gjelder spørsmålet om oppfinnelseshøyde for subsidiært kravsett uttaler klager at «de samme grunnene gjør seg gjeldende også her» og finner ikke grunn til å gjenta disse, bortsett fra at a fortiori foreslår ikke D1 tilsetningen av et additiv omfattende minst 15 vektprosent av harpikssyrer i et drivstoff for å forbedre smøreevnen.

- 36 Klagenemnda kan ikke se at kravet til oppfinneshøyde kan oppfylles ved at søker i det subsidiære kravsett har foretatt en nærmere presisering av mengdeforholdet mellom komponentene i additivet. Vurderingen av mengden av de ulike komponentene i additivet er fagmessig og vil naturlig inngå i fagpersonens arbeid uten at det innebærer noe oppfinnerisk.
- 37 Klagenemnda er derfor kommet til at subsidiært kravsett ikke oppfyller kravene til oppfinneshøyde, jf. patentloven § 2 første ledd. Søknaden i følge det subsidiære kravsettet må derfor avslås, jf. patentloven § 16.

På dette grunnlag stemmer vi for følgende

Slutning

Klagen forkastes.

Elisabeth Ohm
(sign.)

Jan Skramstad
(sign.)

Tove Jacobsen
(sign.)