



BUNDESPATENTGERICHT

17 W (pat) 12/22

(Aktenzeichen)

Verkündet am
02. Juli 2024

...

BESCHLUSS

In der Beschwerdesache

...

betreffend die Patentanmeldung 10 2020 002 846.2

hat der 17. Senat (Technischer Beschwerdesenat) des Bundespatentgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 02. Juli 2024 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Dipl.-Phys. Dr. Morawek, des Richters Dipl.-Ing. Hoffmann, der Richterin Akintche und des Richters Dr. Ing. Harth

beschlossen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Gründe

I.

Die vorliegende Patentanmeldung wurde am 11. Mai 2020 beim Deutschen Patent- und Markenamt eingereicht. Sie trägt die Bezeichnung

„Verfahren zum Betreiben einer Emissionszertifikataustauschplattform,
sowie Emissionszertifikataustauschplattform“.

Die Anmeldung wurde von der Prüfungsstelle für Klasse G06Q des Deutschen Patent- und Markenamtes in der Anhörung vom 25. Mai 2022 zurückgewiesen. Zur Begründung führt die Prüfungsstelle aus, dass der Gegenstand des damals geltenden Patentanspruchs 1 auf keiner erfinderischen Tätigkeit beruht, soweit er eine Erfindung auf Gebieten der Technik betrifft.

Gegen diesen Beschluss ist die Beschwerde vom 05. Juli 2022 gerichtet.

In der Beschwerdebegründung gibt die Anmelderin an, dass der Gegenstand des Anspruchs 1 technisch sei und von dem im Prüfungsverfahren genannten Stand der Technik weder vorweggenommen noch durch diesen nahegelegt sei.

Im Prüfungsverfahren wurde folgender Stand der Technik genannt:

D1: US 8 280 646 B2

Vom Senat wurde folgende Druckschrift nachbenannt:

D2: DE 10 2008 046 279 A1

Zur mündlichen Verhandlung ist die Anmelderin, wie angekündigt, nicht erschienen.

Die Anmelderin beantragt sinngemäß,

- den angefochtenen Beschluss aufzuheben und ein Patent auf der Grundlage folgender Unterlagen zu erteilen:
Patentansprüche 1 bis 9,
Beschreibung Seiten 1 bis 9, jeweils vom 22. September 2022,
1 Blatt Zeichnungen mit Figur 1 vom 11. Mai 2020.

Der geltende **Anspruch 1** (mit einer Gliederung versehen) lautet:

- M1** Verfahren zum Betreiben einer Emissionszertifikataustauschplattform (10) zum Ausgleichen einer positiven Schadstoffbilanz (14) eines Kraftfahrzeugs (16) mittels Emissionszertifikaten (18),
- M2** bei welchem zumindest ein Betriebsparameter (20) des Kraftfahrzeugs (16) an eine kraftfahrzeugexterne elektronische Recheneinrichtung (12) der Emissionszertifikataustauschplattform (10) übertragen wird,
- M3** wobei der zumindest eine Betriebsparameter (20)
- M3.1** über eine CAN-Schnittstelle des Kraftfahrzeugs (16) ausgelesen wird und
- M3.2** über ein mobiles Netzwerk an die kraftfahrzeugexterne elektronische Recheneinrichtung (12) übertragen wird,
- dadurch gekennzeichnet, dass
- M4** mittels der elektronischen Recheneinrichtung (12) in Abhängigkeit von dem Betriebsparameter (20) die positive Schadstoffbilanz (14) des Kraftfahrzeugs (16) bestimmt wird,
- M5** wobei mittels der elektronischen Recheneinrichtung (12) zumindest ein Drittanbieter (22, 24) identifiziert wird, welcher eine negative Schadstoffbilanz (26) aufweist, und

- M6** ein Emissionszertifikataustausch (28) zwischen dem Kraftfahrzeug (16) und dem Drittanbieter (22, 24) mittels der Emissionszertifikataustauschplattform (10) durchgeführt wird,
- M7** wobei der Drittanbieter (22, 24) in Abhängigkeit einer aktuellen Position des Kraftfahrzeugs (16) identifiziert wird, und
- M8** wobei die Schadstoffbilanz (14) vor Ort ausgeglichen wird, sodass ein lokaler Austausch der Emissionszertifikate (18) durchgeführt wird.

Zu den weiteren Ansprüchen sowie den weiteren Einzelheiten wird auf die Akte verwiesen.

II.

Die Beschwerde wurde rechtzeitig eingelegt und ist auch sonst zulässig. Sie hat jedoch keinen Erfolg, da der Gegenstand des geltenden Patentanspruchs 1 nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit beruht, wobei bei der Prüfung auf erfinderische Tätigkeit nur diejenigen Anweisungen zu berücksichtigen sind, die die Lösung des technischen Problems mit technischen Mitteln bestimmen oder zumindest beeinflussen (vgl. BGH GRUR 2011, 125 Wiedergabe topografischer Informationen; BGH GRUR 2011, 610 – Webseitenanzeige; BGH GRUR 2013, 275 – Routenplanung).

1. Die vorliegende Anmeldung betrifft ein Verfahren zum Betreiben einer Emissionszertifikataustauschplattform zum Ausgleichen einer positiven Schadstoffbilanz eines Kraftfahrzeugs mittels Emissionszertifikaten. Ferner betrifft die Erfindung eine Emissionszertifikataustauschplattform (vgl. Offenlegungsschrift, Absatz [0001]).

Gemäß der Anmeldung sei es bekannt, dass der Klimawandel und seine Folgen das Denken von Nutzern von Kraftfahrzeugen und ihre Beziehung zum Kraftfahrzeug verändern. Laut aktuellen Studien könne beispielsweise durch das Pflanzen von Bäumen ein beträchtlicher Teil des ausgestoßenen Schadstoffs, insbesondere von CO₂, kompensiert werden. Ferner sei der Austausch von Emissionszertifikaten bekannt. Beispielsweise weise ein Kohlekraftwerk eine positive Schadstoffbilanz auf, was bedeutet, dass von diesem Kohlekraftwerk mehr Schadstoff erzeugt wird, als dieses gegenüber einem Grenzwert erzeugen dürfte. Andere Unternehmen wiederum zeigten eine negative Schadstoffbilanz auf, was bedeutet, dass der Schadstoffausstoß dieser Unternehmen unterhalb eines bestimmten Schwellwerts liegt. Auf einer Emissionszertifikatbörse könnten dann diese Emissionszertifikate gegen Entgelt ausgetauscht werden (vgl. Offenlegungsschrift, Absatz [0002]).

Aus dem Stand der Technik ist eine Methode zur Kompensation von Kohlendioxid (CO₂)-Emissionen umfassend die Schritte der Erfassung von CO₂-Emissionsdaten eines Fahrzeugs, die Übertragung der CO₂-Emissionsdaten an eine Datenerfassungseinheit, die dann die erfassten CO₂-Emissionsdaten speichert und einen CO₂-Emissionsbericht erstellt, bekannt. Der CO₂-Emissionsbericht wird zur Verbreitung eines maßgeschneiderten CO₂-Ausgleichpaktes verwendet, das von einem Fahrzeugbesitzer ausgewählt wird. Das ausgewählte CO₂-Kompensationspaket gleicht die CO₂-Emissionen durch gekaufte Credits aus, um das vom Fahrzeug freigesetzte CO₂ zu neutralisieren. Der Besitzer des Pakets erhält einen visuellen Indikator, der anzeigt, dass das Fahrzeug derzeit CO₂-neutral ist (vgl. Offenlegungsschrift, Absatz [0003]).

Der Anmeldung soll die **Aufgabe** zugrunde liegen, ein Verfahren sowie eine Emissionszertifikataustauschplattform zu schaffen, mittels welcher ein verbesserter Ausgleich von Schadstoffbilanzen durchgeführt werden kann (vgl. Offenlegungsschrift, Absatz [0004]).

Zur Lösung dieser Aufgabe schlägt der **Patentanspruch 1** ein Verfahren zum Betreiben einer Emissionszertifikataustauschplattform vor. Damit soll ein Ausgleich einer positiven Schadstoffbilanz eines Kraftfahrzeugs durch den Kauf von Emissionszertifikaten geschaffen werden (vgl. Offenlegungsschrift, Absätze [0001], [0026], Fig.1 – **Merkmal M1**).

Hierfür wird gemäß **Merkmal M2** ein Betriebsparameter des Kraftfahrzeugs an eine kraftfahrzeugexterne elektronische Recheneinrichtung der Emissionszertifikataustauschplattform übertragen (vgl. Offenlegungsschrift, Absatz [0027], Fig.1).

Dieser Betriebsparameter wird über eine CAN-Schnittstelle (CAN = Controller Area Network) des Kraftfahrzeugs ausgelesen und über ein mobiles Netzwerk an eine kraftfahrzeugexterne elektronische Recheneinrichtung übertragen (vgl. Offenlegungsschrift, Absatz [0035], Fig.1 – **Merkmale M3, M3.1 und M3.2**).

Mit den **Merkmale M4 und M5** ist beansprucht, dass in der Recheneinrichtung anhand des Betriebsparameters die positive Schadstoffbilanz des Kraftfahrzeugs bestimmt wird und ein Drittanbieter identifiziert wird, der eine negative Schadstoffbilanz aufweist (vgl. Offenlegungsschrift, Absatz [0028]).

Anschließend erfolgt der Austausch der Emissionszertifikate zwischen dem Kraftfahrzeug und dem Drittanbieter (vgl. Offenlegungsschrift, Absatz [0028] – **Merkmal M6**), wobei für den Austausch die aktuelle Position des Fahrzeugs identifiziert wird, um einen lokalen Ausgleich der Schadstoffbilanz zu ermöglichen (vgl. Offenlegungsschrift, Absatz [0018] – **Merkmale M7 und M8**).

Als **Fachmann**, der mit der Aufgabe betraut wird, eine Emissionszertifikataustauschplattform zu schaffen, sieht der Senat ein Team aus einem Betriebswirtschaftler mit fundierten Kenntnissen im Emissionszertifikathandel und einem Elektrotechniker oder Physiker mit Hochschulabschluss und fundierten Kenntnissen auf dem Gebiet der Automobiltechnik an.

2. Der Gegenstand des Patentanspruchs 1 beruht gegenüber der Lehre der **D2** nicht auf einer erfinderischen Tätigkeit. Ob der Inhalt der geltenden Unterlagen ursprünglich offenbart war, kann daher dahingestellt bleiben (BGH GRUR 1991, 120 – Elastische Bandage).

Die **D2** beschreibt ein Verfahren zum Überwachen eines Kohlenstoffemissionsprofils eines Fahrzeugs sowie eine Erwerbstransaktion für Emissionsreduktionskredite um einen Anteil der Emissionswerte auszugleichen (Absätze [0001], [0006]), wobei dafür ein System vorgesehen ist, das es einem Benutzer ermöglicht, Emissionskredite zu tauschen (Absatz [0024]). Damit ist **Merkmal M1** gezeigt.

Fahrzeugdaten werden im Fahrzeug bspw. durch Sensoren ermittelt und für die Berechnung eines Emissionswertes verwendet (Absätze [0033], [0034]). Die Daten können aber auch, mittels einer drahtlosen Kommunikationsverbindung, an ein entferntes System für die Berechnung der Emissionswerte übertragen werden (Absätze [0040], [0043]). In dem entfernten System wird dann ein Ausgleich für die vom Fahrzeug erzeugten Emissionen durchgeführt (Absatz [0045]). Somit sind die **Merkmale M2, M3 und M3.2** gezeigt.

Im Fahrzeug wird für die Datenübertragung der Fahrzeugdaten, d.h. auch für die Übertragung der Sensordaten und der Fahrzeugparameter, ein Datenkommunikationsbus verwendet (Absätze [0027], [0033], Fig.2 „216“). Dem Fachmann sind verschiedenste Bussysteme, u.a. der CAN-Bus aus dem Automobilbereich, hinlänglich bekannt. Es drängt sich dem Fachmann damit geradezu auf, eines der in Fahrzeugen seit langem eingesetzten bekannten Bussysteme (wie den CAN-Bus) für diese Aufgabe zu verwenden. Der Fachmann gelangt somit ohne erfinderisches Zutun zu **Merkmal 3.1**.

Weiterhin ist die Berechnung bzw. Ermittlung der Emissionswerte des Fahrzeugs in der externen Recheneinrichtung auf Basis der Fahrzeugdaten in Absatz [0043] gezeigt. Damit ist das **Merkmal M4** in der Druckschrift offenbart.

Das Senden eines Erwerbsbefehls bzw. einer Erwerbsanforderung an eine Recheneinrichtung zum automatischen Bearbeiten und Abwickeln der Erwerbstransaktion (Absatz [0057]) bedingt zwangsläufig die Auswahl eines Anbieters, der eine negative Schadstoffbilanz aufweist. Das **Merkmal M5** ist demnach in der **D2** gezeigt.

Der Erwerb von Emissionsreduktionskrediten, welche eine negative Bilanz aufweisen, und der Austausch zum Ausgleichen der Emissionswerte des Fahrzeugs ist ebenfalls beschrieben (Absätze ([0045], [0046])). Somit ist auch das **Merkmal M6** gezeigt.

Schließlich ist in der Druckschrift ausgeführt, dass mittels des fahrzeugeigenen Systems die Position bestimmt werden kann (Absatz [0022]). Nachdem die Position nichts anderes als einen Fahrzeugparameter darstellt, kann auch die Position an ein entferntes System für die Berechnung und den Ausgleich der Emissionswerte übertragen werden (Absätze [0040], [0043]). Der Ausgleich erfolgt in einem Online-Handelssystem, wobei die Transaktionen, d.h. der Handel mit den Zertifikaten, im Auftrag der Teilnehmer (Absatz [0045]) vollständig ausgeführt wird (Absatz [0058]). Die **Merkmale M7 und M8 sind somit teilweise gezeigt**.

Die Ermittlung eines Anbieters in Abhängigkeit der Position des Fahrzeugs (**restlicher Teil von Merkmal M7**) und der darauf basierende lokale Austausch von Emissionszertifikaten (**restlicher Teil von Merkmal M8**) betreffen eine Vorgabe, die auf ökologischen bzw. geschäftlichen Überlegungen beruht. Beide Teilmerkmale tragen nicht zur Lösung eines technischen Problems mit technischen Mitteln bei und sind daher bei der Prüfung auf erfinderische Tätigkeit nicht zu berücksichtigen (vgl. BGH GRUR 2011, 125 – Wiedergabe topografischer Informationen; BGH GRUR 2011, 610 – Webseitenanzeige; BGH GRUR 2013, 275 – Routenplanung).

Nach alledem beruht der Gegenstand des Anspruchs 1 nicht auf erfinderischer Tätigkeit.

3. Mit dem nicht gewährbaren Anspruch 1 fällt der gesamte Antrag, da über einen Antrag nur einheitlich entschieden werden kann (vgl. BGH GRUR 2007, 862 Rn.18 – Informationsübermittlungsverfahren II).

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluss steht den am Beschwerdeverfahren Beteiligten das Rechtsmittel der Rechtsbeschwerde zu. Da der Senat die Rechtsbeschwerde nicht zugelassen hat, ist sie nur statthaft, wenn gerügt wird, dass

1. das beschließende Gericht nicht vorschriftsmäßig besetzt war,
2. bei dem Beschluss ein Richter mitgewirkt hat, der von der Ausübung des Richteramtes kraft Gesetzes ausgeschlossen oder wegen Besorgnis der Befangenheit mit Erfolg abgelehnt war,
3. einem Beteiligten das rechtliche Gehör versagt war,
4. ein Beteiligter im Verfahren nicht nach Vorschrift des Gesetzes vertreten war, sofern er nicht der Führung des Verfahrens ausdrücklich oder stillschweigend zugestimmt hat,
5. der Beschluss aufgrund einer mündlichen Verhandlung ergangen ist, bei der die Vorschriften über die Öffentlichkeit des Verfahrens verletzt worden sind, oder
6. der Beschluss nicht mit Gründen versehen ist.

Die Rechtsbeschwerde ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Beschlusses beim Bundesgerichtshof, Herrenstr. 45 a, 76133 Karlsruhe, durch einen beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt als Bevollmächtigten einzulegen.

Dr. Morawek

Hoffmann

Akintche

Dr. Harth