

Br/I  
Zaaknummer 208636  
Rolnummer 03/2948  
Datum vonnis: 1 juni 2005

**RECHTBANK 's-GRAVENHAGE**  
**Sector Civiel Recht • Meervoudige Kamer**

Vonnis in de zaak met rolnummer 03/2948

van:

**de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid**  
**SNOEKS AUTOMOTIVE B.V.**,  
gevestigd te Nieuw-Vennep,  
eiseres in conventie,  
verweerster in reconventie,  
procureur: mr. P.J.M. von Schmidt auf Altenstadt,  
advocaten: mrs. K.A.J. Bisschop en B. Brouwer (Amsterdam),

tegen:

1. **de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid**  
**PEWE ENSCHEDE B.V.**,  
gevestigd te Enschede,
2. **de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid**  
**ABK KUNSTSTOFFEN B.V.**,  
gevestigd te Beek en Donk,
3. **de vennootschap onder firma**  
**TRANSCARE V.O.F.**,  
gevestigd te Linschoten,
4. **JACOB DIEDERIK**,  
wonende te Linschoten,
5. **GERDINA WILLEMINA DIEDERIK-VAN DEN HEUVEL**,  
wonende te Linschoten,  
gedaagden in conventie,  
eisers in reconventie,  
procureur: mr. H.C. Grootveld,  
advocaat: mr. W.A.J. Hoorneman (Utrecht).

Partijen zullen hierna ook worden aangeduid als “Snoeks” en “Pewe c.s.”.

De rechtbank heeft kennis genomen van de volgende stukken:

- het exploit van dagvaarding van 17 juli 2003,
- de akte houdende overlegging producties,
- de conclusie van antwoord in conventie, tevens houdende eis in reconventie,
- de conclusie van repliek in conventie, conclusie van antwoord in reconventie,
- de conclusie van dupliek in conventie, tevens houdende conclusie van repliek in reconventie,

- de conclusie van dupliek in reconventie,
- de akte houdende overlegging producties [van Pewe c.s.],
- de akte houdende overlegging aanvullende producties [zijdens Snoeks].

Ter zitting van 25 maart 2005 hebben partijen hun standpunten aan de hand van pleitnotities doen bepleiten door hun respectieve advocaten, met als octrooigemachtigde voor Snoeks mr. drs. A.J.W. Hooiveld en voor Pewe c.s. ir. P. Dorna. De pleitnotities bevinden zich bij de stukken.

## RECHTSOVERWEGINGEN

### In conventie en in reconventie

#### DE FEITEN

1. Ten processe kan van de volgende feiten worden uitgegaan:
  - a. Snoeks is houdster van Europees octrooi nr. 0 779 176 B1 (hierna: het octrooi), dat betrekking heeft op een ‘*Vehicle rear seat*’. De verlening van het octrooi is gepubliceerd op 4 juni 2003, naar aanleiding van een aanvraag gedateerd 13 december 1996, onder inroeping van prioriteit van 15 december 1995. Het octrooi heeft onder meer gelding in Nederland.

De conclusies van het octrooi luiden (in de originele Engelse taal) als volgt:

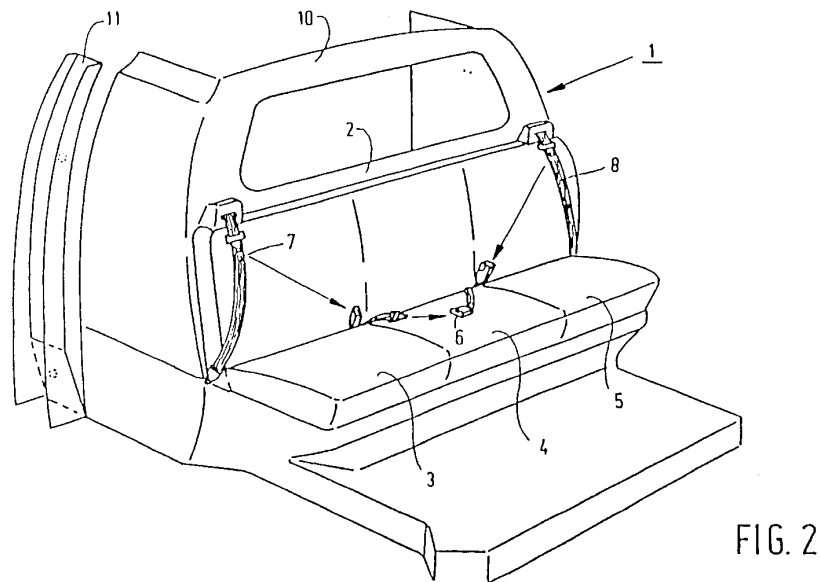
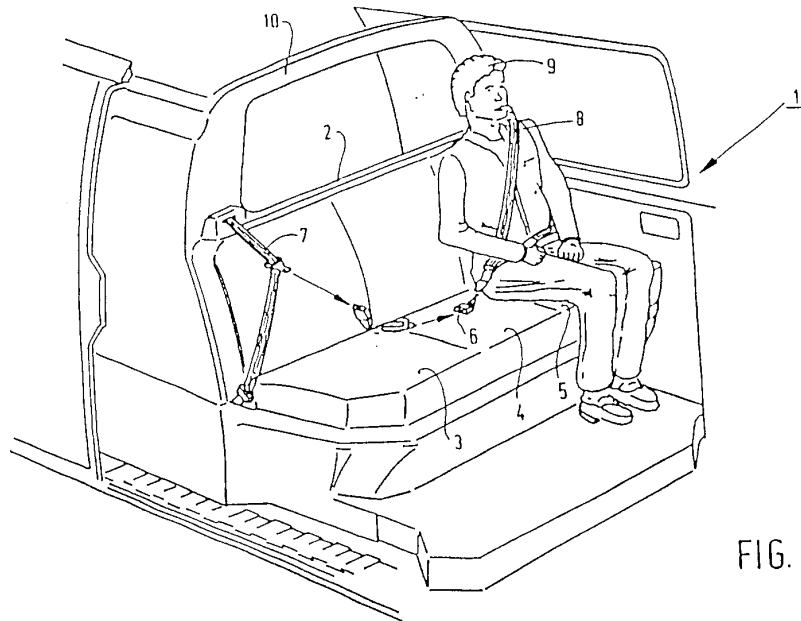
1. A vehicle (1) of the type provided with a cargo space, which comprises at least one seat or assembly (2) of seats (3,4,5) provided with a backrest not capable of being folded down, as well as a safety belt (6,7,8) integrated in and attached to said backrest, near the upper edge thereof, characterized in that at least one rigid pulling arm (12) is provided, which is attached on the one hand to the upper edge of the backrest and to the other hand to a post (11) formed by the C-pillar of said vehicle (1) and/or to a floor portion of the vehicle (1), at a point located behind said backrest, which pulling arm (12) is capable of absorbing pulling forces exerted on the safety belt (6,7,8) in case of a calamity.
2. A vehicle (1) according to claim 1, wherein said seat or assembly (2) of seats (3,4,5) is a back seat or assembly of back seats.
3. A vehicle (1) according to claim 1 or 2, wherein said seat or assembly (2) of seats (3,4,5) is secured to the vehicle floor by means of a frame (16).
4. A vehicle (1) according to claim 3, wherein said frame (16) is at least substantially N-shaped (or the mirror image thereof) when seen in cross-sectional view.
5. A vehicle (1) according to claim 3 or 4, wherein said seat or assembly (2) of seats (3,4,5) includes a horizontal beam (21), to which the back part (22), the seat part (23) and the frame (16) are connected.

In de Nederlandse vertaling:

1. Voertuig (1) van het type voorzien van een laadruimte, welke is voorzien van ten minste een stoel of bank (2) met een niet-neerklapbare rugleuning, alsmede van een veiligheidsgordel (6, 7, 8) die is geïntegreerd met en bevestigd aan genoemde rugleuning, nabij de bovenrand daarvan, met het kenmerk, dat is voorzien in ten minste een stijve trekarm (12) die is bevestigd enerzijds aan de bovenrand van de rugleuning en anderzijds aan een stijl (11) gevormd door de C-stijl van genoemd voertuig (1) en/of aan een vloergedeelte van het voertuig (1), op een punt dat is gelegen achter genoemde rugleuning, welke trekarm (12) bij een calamiteit optredende trekkrachten op de veiligheidsgordel (6, 7, 8) kan opnemen.
2. Voertuig (1) volgens conclusie 1, waarbij genoemde stoel of bank (2) een achterstoel of -bank is.

3. Voertuig (1) volgens conclusie 1 of 2, waarbij genoemde stoel of bank (2) door middel van een onderstel (16) aan de voertuigvloer is bevestigd.
4. Voertuig (1) volgens conclusie 3, waarbij genoemd onderstel in dwarsdoorsnede althans in hoofdzaak de vorm van een N (of het spiegelbeeld daarvan) heeft.
5. Voertuig (1) volgens conclusie 3 of 4, waarbij genoemde stoel of bank (2) een horizontale balk (21) bevat, waarmee het rugdeel (22), het zittingdeel (23) en het onderstel (16) zijn verbonden.

Bij het octrooi horen onder meer de volgende figuren:



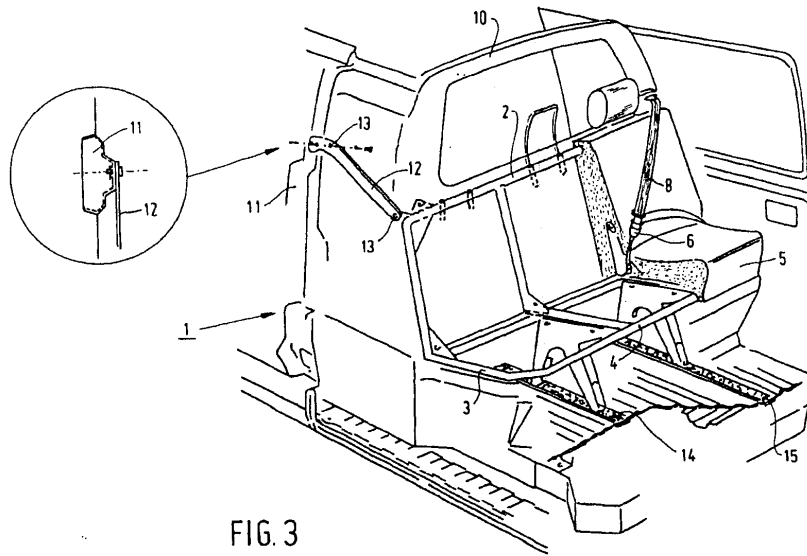


FIG. 3

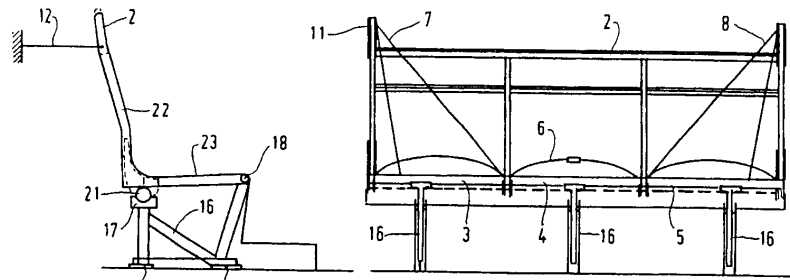
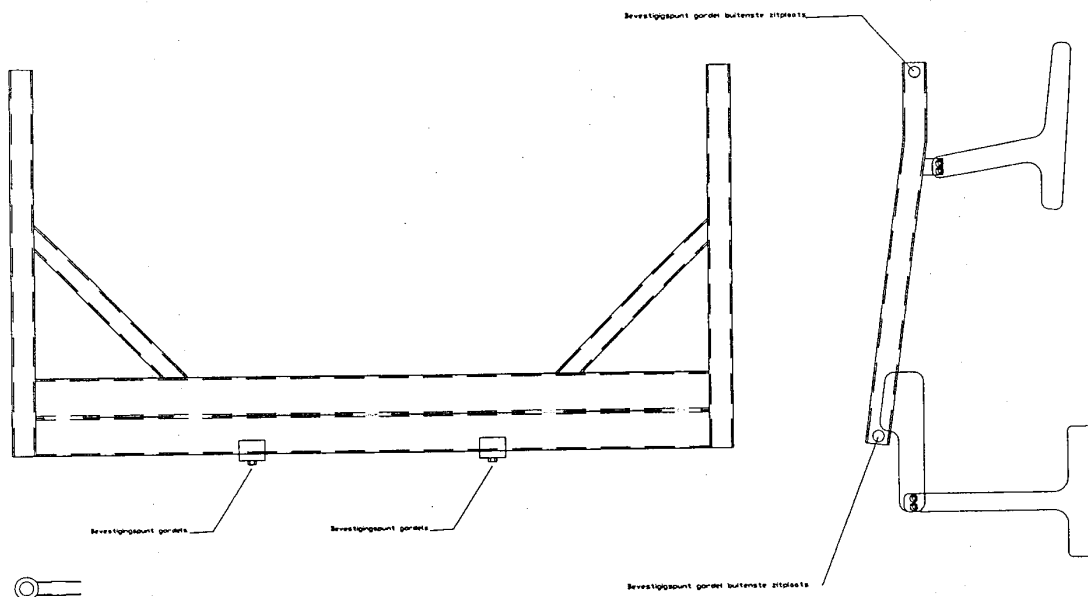


FIG. 4a

FIG. 4b

- b. Pewe c.s. brengen kits op de markt die bestemd zijn voor de inbouw van een achterbank in bedrijfsauto's. Deze zien er als volgt uit:



- c. Onder meer Pewe c.s. hebben tegen de verlening van het octrooi oppositie bij het Europees Octrooibureau ingesteld.
- d. Bij arrest van 9 december 2004 (rolnummer 03/1519) heeft het gerechtshof alhier het vonnis d.d. 3 oktober 2003 van de voorzieningenrechter van deze rechtbank bekrachtigd, in welk vonnis aan Pewe c.s. een inbreukverbod werd opgelegd. Rechtsoverwegingen 5 tot en met 29 van dat arrest luiden als volgt:

5. Het octrooi betreft kennelijk bedrijfsauto's (octrooi, kolom 1, r. 8 – 11: "A vehicle of this type according to the preamble of claim 1 is generally known. The known vehicle is a van with a passenger compartment and a cargo compartment"). Uit de beschrijving bij het octrooi leidt het hof af, dat bij bestaande bedrijfsauto's met een passagierscompartiment en een vrachtcompartiment, waarin het passagierscompartiment is uitgerust met een voorste stel stoelen of banken ("seats") en een achterste stel stoelen of banken ("seats"), welk laatste een niet-neerklapbare rugleuning heeft en is voorzien van een veiligheidsriemconstructie, het probleem zich voordoet dat in geval van een calamiteit (frontale botsing) de achterstoel(en) of achterbank met passagiers en al naar voren kunnen of kan worden "geworpen" door de bij zo'n calamiteit optredende zeer sterke krachten, die op de veiligheidsriem(en) en via deze op de achterstoel(en) of -bank met niet-neerklapbare rugleuning worden uitgeoefend. Om die reden is in veel landen een voorziening achter het voorste stel stoelen om de passagiers op te vangen een wettelijk vereiste (octrooi, kolom 1, r. 29 e.v.: "In connection with this the presence of a separate provision behind the front seat assembly for "stopping" the back passengers in case of a collision is a statutory requirement in various countries"). Een dergelijke voorziening is kostbaar (octrooi, kolom 1, r. 32 – 34: "It stands to reason that such a separate provision makes the known vehicle less attractive for financial reasons").

6. Doel van het octrooi is een goedkoop, doch veilig voertuig van de aangeduide soort te verschaffen, waarin het geschetste probleem zich niet voordoet (octrooi, kolom 1, r. 39 – 41: "The object of the invention is to provide an inexpensive, efficient yet very safe vehicle, wherein the above drawbacks of the prior art are obviated"). Dit doel wordt volgens het octrooi bereikt, doordat wordt voorzien in een starre trekarm, die enerzijds is bevestigd aan de rugleuning (van de achterste stoelen of bank) nabij de bovenzijde en anderzijds hetzij aan de zogenaamde C-stijl van het voertuig, hetzij aan de vloer van het voertuig achter de rugleuning. De trekarm dient zodanig te zijn dat de krachten, die bij een botsing op de veiligheidsriem worden uitgeoefend, worden opgevangen. Bovendien heeft deze constructie als voordeel dat de positie van de achterste stoelen of bank in de lengterichting van het voertuig niet nauw luistert, ja zelfs aanzienlijk kan variëren in het bijzonder ter vergroting van de laadruimte (octrooi, kolom 1, r. 45 – 49: "An advantage of this construction is moreover the fact that the position of said seat or assembly of seats in the longitudinal direction of the vehicle is not very critical, it may even vary considerably, especially in order to enlarge the cargo space"). Daarbij kan de verankering van de achterste stoelen of bank op de vloer licht zijn (zonder gebruik van zware bouten – vgl. het octrooi, kolom 1, r. 52 – 55: "whereby said back seat is preferably movable along rails mounted on the vehicle floor, and/or whereby said back seat can be secured in various positions by means of pin joints").

7. Naar het voorlopig oordeel van het hof zijn derhalve de belangrijkste aspecten van de in het octrooi beschreven uitvinding:

- a. bedrijfsauto met passagierscompartiment en vrachtcompartiment;
- b. achterste stoelen of banken in het passagierscompartiment, die niet "gebout" zijn, met niet-neerklapbare rugleuning;
- c. met de rugleuning verbonden en daarin geïntegreerde veiligheidsriemconstructie;
- d. starre trekarm, bevestigd aan bovenzijde van de rugleuning en aan de C-stijl en/of vloer van de auto.

8. Het valt op, dat de genoemde aspecten niet alle tot uitdrukking komen in de eerste conclusie. Met name ontbreekt in conclusie 1 enige aanduiding, dat het gaat om de achterste stoelen of banken in het passagiersgedeelte van het voertuig. In zoverre is de eerste conclusie mitsdien te ruim geformuleerd. Het hof acht het aannemelijk, dat in de aanhangige oppositieprocedures de oppositieafdeling van het EOB dit ook zal constateren en dat zulks zal leiden tot een beperking van conclusie 1 (door

vermelding daarin, dat de uitvinding de achterste stoelen of banken betreft, zoals thans verwoord in conclusie 2). Naar het voorlopig oordeel van het hof is de genoemde ruime formulering van conclusie 1 op zichzelf onvoldoende grond om het octrooi volledig te herroepen.

9. De eerste van de door Pewe c.s. overgelegde oppositieschriften (productie 6) is ingediend door appellanten ABK en Transcare. In die oppositie wordt een beroep gedaan op een aantal publicaties, aangeduid als D1 – D4 en E1 – E7.

10. De publicaties D1 (Duitse octrooiaanvraag DE 29 41 235 A) en D2 (Duitse octrooiaanvraag DE 39 31 696 A) zijn overgelegd als productie 4 in prima zijdens Snoeks en worden in het octrooi als stand van de techniek besproken. Zij beschrijven bevestigingsconstructies van de rugleuning van een stoel aan de carrosserie door middel van een starre trekarm of een flexibele riem (octrooi, kolom 1 r. 35 – 38: “Documents (...) disclose fastening arrangements of seat backrest to the body of the vehicle by means of rigid pulling arm or flexible belt”).

11. De publicatie D3 (PCT-aanvraag WO 92/05045, productie 4 van Pewe c.s.) beschrijft een beveiligingsorgaan voor de (neerklapbare) rugleuning van een autostoel, bestaande uit een riem, die is bevestigd aan de bovenzijde van de rugleuning van de stoel en aan een naburig deel van het chassis van de auto (Claim 1: “A safety device for vehicle seats (...) characterized in that it consists of an interconnection wire (...) extending between the top of the seat back and the neighbouring side of the vehicle chassis....”).

12. De publicatie D4 (Duitse octrooiaanvraag 20 54 917, productie 5 van Pewe c.s.) beschrijft een orgaan voor het tegenhouden van de rugleuning van de voorstoel van een personenauto, bestaande uit een riem, die verbonden is met de rugleuning en met de carrosserie van de auto (conclusie 1: “Vorrichtung zum Halten der Rückenlehnen der Vordersitze von Personenkraftwagen, dadurch gekennzeichnet, dass die Rückenlehnen über Gurte, Seile od. dgl. am Fahrzeugaufbau gehalten sind”). Met deze riem worden de rugleuningen van de voorstoelen op hun plaats gehouden, zelfs als bij een calamiteit de achterpassagiers naar voren worden geworpen.

13. De documenten E1 –E7 (productie 7 van Pewe c.s.) betreffen artikelen over zogenaamde kartvoertuigen (skelters), formule 1 raceauto's, tot raceauto omgebouwde personenauto's en proefopstellingen voor het beproeven van veiligheidsriemen.

14. Door de opposanten wordt in de eerste oppositie aangevoerd, dat de materie van het octrooi niet nieuw is, want volledig bekend uit de publicaties E4, E5, E7 en D3. Naar het voorlopig oordeel van het hof is dit argument onjuist. Geen van de genoemde geschriften immers beschrijft een bedrijfsauto met passagierscompartiment en vrachtcompartiment, zodat reeds daarom van formele nieuwheid sprake is.

15. Door opposanten wordt voorts gesteld, dat de materie van het octrooi inventiviteit ontbeert. De geclaimde maatregelen zouden voor de hand liggen door combinatie van de maatregelen volgens publicatie D1 met de maatregelen volgens ieder van de publicaties D2 – D4 en E1 – E7. Naar het voorlopig oordeel van het hof is het twijfelachtig of de oppositieafdeling van het EOB opposanten hierin zal willen volgen. Door opposanten wordt namelijk uit het oog verloren, dat D1 betrekking heeft op een beveiliging van de (tijdelijke) vergrendeling van de neerklapbare rugleuning van een autostoel in de normale (opstaande) stand. Die beveiliging bestaat uit een extra haak of grendel (5a, 5b figuur van D1), die steekt voorbij de haak (6a, 6b figuur van D1) van de vergrendeling. De extra haak kan aangrijpen op een bout (8a, 8b), die bevestigd is aan de carrosserie van de auto. De extra haak voorkomt een onverhoeds neerklappen van de rugleuning in geval de normale vergrendeling niet is vastgezet. Enig probleem lijkt zich bij deze constructie niet voor te doen, zodat een vakman geen reden zal hebben deze bekende maatregel te combineren met uit de genoemde publicaties bekende maatregelen. Anderszins zal de vakman, die geconfronteerd wordt met het in het onderhavige octrooi gesignaleerde probleem, te weten het mogelijkerwijze naar voren worden geworpen van achterbank met passagiers en al, naar het voorlopig oordeel van het hof niet te rade gaan bij publicaties betreffende neerklapbare rugleuningen van autostoelen, zoals D1, D2 of D3. Zo hij te rade mocht gaan bij de publicatie D4 zal hij wellicht besluiten tot een riem in of aan de rugleuningen van de voorstoelen en verbonden met de carrosserie, zoals in die publicatie voorgesteld, hetgeen iets geheel anders is, dan het octrooi leert. Het hof acht het voorts onwaarschijnlijk dat de gemiddelde vakman

zich zal wenden tot literatuur betreffende skelters, formule 1 raceauto's, andere raceauto's of testinrichtingen, zoals E1 – E7.

16. Gezien het voorgaande acht het hof de kans, dat het octrooi op grond van de in de eerste oppositie aangevoerde argumenten zal worden herroepen, gering.

17. Met betrekking tot het tweede van de door Pewe c.s. overgelegde oppositieschriften (productie 8), ingediend door B.V. Productions c.s., heeft Snoeks er op gewezen, dat dit stuk door Pewe c.s. zonder enige verdere toelichting in het geding is gebracht. Dat is juist. Immers bij pleidooi hebben Pewe c.s. het stuk overgelegd en daarbij slechts doen opmerken dat het oppositieschrift (evenals het eerste oppositieschrift) voor zichzelf spreekt. Het louter overleggen van een processtuk (een oppositieschriftuur) uit een andere procedure (de oppositie voor het EOB) met mededeling dat de inhoud voor zichzelf spreekt, is onvoldoende om hetgeen in dat stuk aan stellingen en feiten is te vinden te beschouwen als aangevoerd in het onderhavige geding (vgl. Hoge Raad 08-01-1999, NJ 1999, 342). De inhoud van het tweede van de door Pewe c.s. overgelegde oppositieschriften dient daarom buiten beschouwing te blijven. Ten overvloede evenwel overweegt het hof nog het volgende.

18. In het geschrift wordt een drietal argumenten aangevoerd op grond waarvan het octrooi zou moeten worden herroepen, te weten

- a. het Europees octrooischrift bevat niet een beschrijving van de uitvinding, die zodanig duidelijk en volledig is dat een deskundige deze uitvinding kan toepassen;
- b. het onderwerp van het Europees octrooi wordt niet gedekt door de inhoud van de aanvraag zoals die is ingediend; en
- c. het onderwerp van het Europees octrooi is niet octrooieerbaar wegens gebrek aan nieuwheid en wegens gebrek aan inventiviteit.

19. Met betrekking tot de onvolledigheid en duidelijkheid van de beschrijving (argument a) merken de opposanten op dat de hoofdconclusie van het octrooi spreekt van een starre trekarm, die op de aangegeven wijze is bevestigd en die bij een calamiteit optredende trekkrachten op de veiligheidsgordel kan opnemen. Nergens in de beschrijving is aangegeven, aldus opposanten, hoe de structuur, de samenstelling, het materiaal van de starre trekarm dient te zijn, wil aan de gestelde eis zijn voldaan. Evenmin blijkt uit de beschrijving waar, bij bevestiging van de starre trekarm aan een vloergedeelte van het voertuig op een punt achter de rugleuning, het bevestigingspunt zich precies dient te bevinden, aldus opposanten (productie 8, oppositieschriftuur, blz. 3 – 4). Naar het voorlopig oordeel van het hof is de omschrijving van de trekarm en de wijze van bevestiging in de hoofdconclusie voor een vakman voldoende om de geotrooieerde constructie te kunnen vervaardigen. De vakman immers weet welke materialen geschikt zijn voor toepassing in een trekarm en zal zonder nadere toelichting in staat zijn een deugdelijke trekarm te vervaardigen en, bij keuze voor aanbrengen aan een vloergedeelte, aan welk deel van de vloer bevestiging het beste kan plaats vinden.

20. Betreffende het bezwaar van uitbreiding van het octrooi (argument b) stellen opposanten, dat in de eerste conclusie wordt gesproken van bevestiging van de stijve trekarm aan de C-stijl van het voertuig en/of een vloergedeelte, terwijl in de oorspronkelijk ingediende aanvraag uitsluitend wordt gesproken over de C-stijl of een vloergedeelte. Naar het voorlopig oordeel van het hof zal, zo de oppositieafdeling van het EOB de argumentatie van opposanten volgt, dit verschil in tekst niet leiden tot herroeping van het octrooi, doch hoogstens tot herziening van de tekst van conclusie 1, in die zin dat daarin “en/of” wordt vervangen door “of”.

21. De niet-nieuwheid van de materie van het octrooi (argument c, eerste onderdeel) gronden opposanten in de tweede oppositie op het bestaan van een Minibus van Mercedes-Benz en op het voertuig Renault, zoals verbouwd door het bedrijf Gruau. Naar het voorlopig oordeel van het hof zijn de twee genoemde voertuigen, zo zij al bestonden ten tijde van het indienen van de aanvraag die tot het octrooi heeft geleid, niet nieuwheidsschadelijk. In de bij de oppositie behorende producties is met betrekking tot de Minibus sprake van een riem (“Litzenseil”), waarmee de rugleuning van een bank verbonden is met de carrosserie van de bus. Van een starre trekarm is geen sprake. Voorzover het hof de documentatie van de Gruau Renault begrijpt - door Pewe c.s. is op geen enkele wijze toegelicht wat de opposanten hebben bedoeld -, is ook bij dat voertuig geen sprake van een starre trekarm, die bevestigd is aan de bovenrand van de rugleuning van de achterbank en anderzijds aan de C-stijl en/of een vloergedeelte van het voertuig achter de achterbank.

22. Het ontbreken van inventiviteit van de materie van het octrooi (argument c, tweede onderdeel) gronden opposanten in de tweede oppositie op de genoemde voertuigen van Renault en Mercedes-Benz in samenhang met de publicaties DE 29 41 235 A en DE 39 31 696 A. Deze publicaties zijn hiervoor in verband met de eerste oppositie reeds uitvoerig besproken. Om de aldaar genoemde redenen acht het hof die geschriften, hetzij alleen bezien, hetzij in samenhang met de voertuigen Mercedes-Benz en/of Renault beschouwd, ook nu niet deugdelijk om inventiviteit aan de materie van het octrooi te ontzeggen.

23. Samenvattend acht het hof de kans, dat het octrooi op grond van de in de tweede oppositie aangevoerde argumenten zal worden herroepen, gering.

24. Het vorenstaande houdt in, dat naar het voorlopig oordeel van het hof er niet een gerede kans bestaat, dat het octrooi zal worden herroepen of vernietigd. De eerste grief van Pewe c.s. faalt daarom.

25. Met de grieven II en III bestrijden Pewe c.s. het oordeel van de voorzieningenrechter, dat zij inbreuk maken op het octrooi van Snoeks. Hieromtrent oordeelt het hof als volgt.

26. Door Pewe c.s. wordt niet ontkend, dat de door hen in het verkeer gebrachte inbouwkits bestemd zijn voor bedrijfsauto's met passagierscompartiment en vrachtcompartiment. Een bedrijfsauto voorzien van een dergelijke inbouwkit bezit in het passagierscompartiment achterste stoelen of banken met niet-neerklapbare rugleuning. De achterbank in de passagiersruimte heeft (zoals blijkt uit het door Pewe c.s. overgelegde rapport van de octrooigemachtigde Dorna – productie 1 in prima) drie zitplaatsen, waarvan de buitenste twee zijn voorzien van een drie-punts gordel, terwijl de middelste zitplaats is voorzien van een twee-punts heupgordel. Deze veiligheidsriemen zijn, aldus Pewe c.s., niet met de rugleuning verbonden en niet daarin geïntegreerd, maar zijn verbonden met een achter de achterbank gemonteerd gordelframe, dat met trekstrippen is bevestigd aan de C-stijl van het voertuig (vgl. rapport Dorna, blz. 11). Tussen achterbank en gordelframe bevindt zich een scheidingswand. De veiligheidsriemen worden door openingen in die wand naar de achterbank geleid.

27. Door Pewe c.s. wordt aangevoerd, dat hun constructie buiten de beschermingsomvang van het octrooi valt, nu bij die constructie de achterbank geheel los is van het gordelframe en de veiligheidsgordels reeds daarom niet geïntegreerd zijn met de rugleuning, noch daaraan bevestigd zijn. Naar het voorlopig oordeel van het hof verliezen Pewe c.s. hierbij uit het oog, dat het in het octrooi gaat om een constructie ter beveiliging van de “back seat assembly”, dat wil zeggen het geheel van zitting, rugkussens en bevestigingsconstructie voor de veiligheidsgordels. Met de voorzieningenrechter is het hof daarom voorshands van oordeel, dat het door Pewe c.s. toegepaste gordelframe gezien dient te worden als integraal onderdeel van de rugleuning van de “back seat assembly”. Mitsdien dient geoordeeld te worden, dat Pewe c.s. met hun constructie (indirect) inbreuk maken op het octrooi van Snoeks. De grieven II en III falen daarom.

28. Ten overvloede overweegt het hof, dat indien de zienswijze van Pewe c.s. juist zou zijn, er niettemin sprake is van inbreuk op het octrooi, omdat dan Pewe c.s. met in wezen dezelfde middelen op in wezen dezelfde wijze hetzelfde resultaat bereiken. Waar het in het octrooi immers om gaat, is dat de achterbankconstructie zodanig is, dat in geval van een calamiteit (botsing) de bank niet met passagiers en al naar voren wordt “geworpen”. Dat naar voren werpen kan, voorzover het hof begrijpt, plaatsvinden doordat de passagiers, op wie bij een botsing een voorwaartse kracht wordt uitgeoefend, door de veiligheidsriemen worden tegengehouden, waardoor zij op die veiligheidsriemen trekkrachten uitoefenen. Het zijn die trekkrachten, die moeten worden opgevangen (vgl. het octrooi, kolom 1, r. 25 e.v.: “the three-point safety belt construction used with the back seat assembly thereof must be capable of absorbing – as a result of being integrated in the back seat assembly – the very large forces that occur in case of a collision”) en in het opvangen van die krachten voorziet de starre trekarm volgens het octrooi (vgl. claim 1 “capable of absorbing pulling forces exerted on the safety belt in case of a calamity”).

29. Bij de constructie van Pewe c.s. wordt in het geval van een calamiteit de trekkracht, die door de passagiers op de veiligheidsriemen wordt uitgeoefend, door die veiligheidsriemen overgebracht op het gordelframe en die krachten worden opgevangen door de aan de C-stijl van het voertuig bevestigde trekstrippen. De trekstrippen zijn in wezen dezelfde middelen als de starre trekarm volgens het octrooi



en op in wezen dezelfde wijze (namelijk het vasthouden van dat onderdeel van de totale achterbankconstructie, te weten het gordelframe) wordt aldus hetzelfde resultaat bereikt (het verhinderen van het naar voren worden “geworpen” van de passagiers met de totale achterbankconstructie).

#### DE VORDERINGEN, DE GRONDSLAGEN DAARVOOR EN DE VERWEREN

2. Snoeks vordert – kort gezegd – dat de rechtbank Pewe c.s. verbiedt (indirecte) inbreuk te maken op het octrooi, op straffe van een dwangsom, met diverse nevenvorderingen (waaronder afgifte ter vernietiging) en Pewe c.s. veroordeelt de door Snoeks geleden schade te vergoeden nader op te maken bij staat en/of de winst af te dragen, met veroordeling van Pewe c.s. in de kosten van het geding en onder uitvoerbaar-bij-voorraad-verklaring. Snoeks stelt daartoe dat Pewe c.s. door de vervaardiging en verhandeling van voornoemde inbouwkits (indirecte) inbreuk maken op het octrooi.
3. Hiertegen voeren Pewe c.s. gemotiveerd verweer, stellende (samengevat) dat het octrooi nietig is (en zodoende van inbreuk geen sprake kan zijn) omdat het de vereiste nieuwheid en inventiviteit mist gelet op de door hen (en overige opposanten) aangevoerde stand van de techniek, en voorts dat, zo het octrooi geldig zou worden geacht, van inbreuk geen sprake is.
4. In reconventie vorderen Pewe c.s. nietigverklaring (de rechtbank begrijpt: vernietiging) van het octrooi voor Nederland alsmede een bevel aan Snoeks tot opheffing van het gelegde conservatoire beslag onder de ABN Amro Bank N.V., de Coöperatieve Rabobank Betuwe U.A. alsmede Coöperatieve Rabobank Montfoort-Linschoten U.A., eveneens op straffe van een dwangsom, en voorts schadevergoeding op te maken bij staat. Snoeks voert hiertegen op haar beurt gemotiveerd verweer, waarop in het navolgende, voor zover van belang, in zal worden gegaan.

#### BEOORDELING VAN HET GESCHIL

##### *Gevolgen faillissement Pewe Enschede B.V.*

5. Mr. A.C. Huisman heeft bij brief van 11 februari 2005 de rechtbank laten weten dat Pewe Enschede B.V. in staat van faillissement is verklaard met benoeming van hem als curator. Dit brengt met zich dat de procedure voor zover het vorderingen betreffen die voldoening uit de boedel nastreven ex artikel 29 Faillissementswet (F) zijn geschorst. Het betreft hier niet alleen de (reeds ter zitting besproken) in conventie gevorderde schadestaat/winstafdracht (vgl. HR 16 januari 1981, NJ 1981, 155) en betaling proceskosten door de gefailleerde, maar tevens de vordering tot afgifte ter vernietiging. Hoewel in beginsel vorderingen tot revindicatie niet onder de werking van art. 29 F vallen, is de rechtbank van oordeel dat de vordering ex art. 70 lid 6 ROW 1995 er wel een is als bedoeld in art. 29 F. Hiertoe is redengevend in de eerste plaats het niet te ontkennen verschil met revindicatie dat art. 70 lid 6 ROW 1995 niet mee brengt dat de octrooihouder op enig moment een eigendomsrecht op de inbreukmakende goederen toekomt. Indien de betreffende goederen inbreukmakend zouden worden geacht, heeft de octrooihouder krachtens artikel 70 lid 6 ROW 1995 immers slechts de bevoegdheid onttrekking, vernietiging of onbruikbaarmaking te vorderen. In het geval van een eigendomsrecht zouden de goederen niet tot het vermogen van de gefailleerde schuldenaar hebben behoord (art. 20 F) en aldus in beginsel buiten de boedel zijn gebleven. In de tweede plaats is van belang dat blijkens de

tweede volzin van art. 70 lid 6 ROW 1995 de toewijzing van de vordering afhankelijk is van een door de rechter te maken afweging tussen de ernst van de inbreuk en de gevorderde maatregelen alsmede de belangen van derden. Eerst indien die afweging in het voordeel van de octrooihouder uitvalt ontstaat voor de inbreukmakende partij de verplichting tot afgifte (een verbintenis op grond van de wet). Aldus moet worden geconcludeerd dat de inbreukmakende goederen op het moment van uitspraak van het faillissement tot het vermogen van de gefailleerde behoorden, zodat afgifte daarvan voldoening van een verbintenis uit de boedel betreft als bedoeld in art. 29 F (vgl. HR 7 januari 1983, NJ 1983, 542). Deze vordering behoort derhalve eveneens ter verificatie ingediend te worden.

6. Voor wat betreft de overige vorderingen (zowel in conventie als in reconventie) ingesteld tegen dan wel door gedaagde sub 1 geldt het systeem van artt. 27 en 28 F, waarbij desgevraagd ten pleidooie is bevestigd dat geen verzoek tot schorsing wordt gedaan om de curator op te roepen, zodat de procedure in zoverre voortgang kan vinden.

#### *Geldigheid octrooi*

7. Zowel in conventie als in reconventie hebben Pewe c.s. zich op het standpunt gesteld dat het octrooi nietig is. De rechtbank zal die stelling als eerste onderzoeken aangezien inbreuk op een nietig octrooi niet mogelijk is. De rechtbank kan daarbij de vraag in het midden laten of het octrooi nieuw is. Zij is namelijk van oordeel dat het octrooi inventiviteit ontbeert, waartoe als volgt wordt overwogen.
8. Uitgangspunt is de in het octrooi vermelde stand van de techniek zoals weergegeven in figuur 1 (zie r.o. 1.a). Deze bekende stand betreft volgens de beschrijving (paragraaf 10) van het octrooi een bedrijfsauto met laadruimte voorzien van een achterbank met drie passagierszitplaatsen, waarbij de twee buitenste zitplaatsen zijn voorzien van een in de bank geïntegreerde driepuntsgordel en de middelste zitplaatsen van een in de bank geïntegreerde tweepuntsgordel. Volgens het octrooi kleeft aan die bekende constructie het nadeel dat doordat de gordels in de achterbank zijn geïntegreerd, de bij een botsing optredende krachten ervoor kunnen zorgen dat de bank bezwijkt met als gevolg dat de achterpassagiers naar voren worden geslingerd. Kennelijk wordt daarom in bepaalde landen een “opvangkussen” dat is aangebracht tegen de achterkant van de voorstoelen verplicht gesteld hetgeen echter volgens het octrooi vanuit kostenoverwegingen onaantrekkelijk is (paragraaf 3 octrooi). Het probleem waarvoor de vakman zich gesteld zag in het octrooi is om een goedkope, efficiënte en veilige achterbankconstructie in een bedrijfsauto met laadruimte te verschaffen waarin genoemd nadeel is opgeheven. Aldus ook het hof in r.o. 5-8.
9. Naar het oordeel van de rechtbank zal de gemiddelde vakman (volgens Snoeks onweersproken: een carrossier, wiens specifieke kennis ligt op het gebied van de in- of opbouw van onderdelen in of op de carrosserie van auto's en bestelwagens) zonder enige inventieve denkbeelden komen tot toepassing van een stijve trekarm die is bevestigd enerzijds aan de bovenkant van de achterbank en anderzijds aan de C-stijl (de derde stijl, gerekend vanaf de voorzijde van de auto) dan wel aan de vloer om de bank te zekeren. Zo het al niet tot zijn algemene vakkennis moet worden gerekend, zal een gemiddelde vakman immers ten einde de optredende krachten op de achterbank (met gegorde passagiers) in het geval van een botsing op te vangen, zonder meer uit een veelheid van publicaties door Pewe overgelegd (met name zij genoemd D2: DE 3931696, D3: WO 92/05045, D8: EP 0 447 364,

D9: US 5,149,135, D10: US 4,718,696 en D11: EP 0 217 175) het naar achteren schoren van (de rugleuning van) een bank met behulp van een gordel/riem aan de C-stijl (respectievelijk de vloer) afleiden. Hierbij heeft de rechtbank in aanmerking genomen dat weliswaar niet in alle publicaties de C-stijl met zoveel woorden als bevestigingspunt wordt genoemd, doch het is voldoende duidelijk geworden dat een gemiddelde vakman op zoek naar een stevig bevestigingspunt onmiddellijk aan die C-stijl zal denken. De C-stijl is immers het eerste stevige punt in de carrosserie naar achteren gelegen gerekend vanaf de te plaatsen achterbank, terwijl bovendien de gordels voor de voorstoelen kennelijk aan de zogenaamde B-stijl (ook wel bekend als de middenstijl) worden bevestigd. De rechtbank vermag niet in te zien dat dit oordeel anders wordt door het feit dat die publicaties zien op het schoren van een neerklapbare in plaats van een vaste leuning; een gemiddelde vakman zal zonder twijfel die publicaties niet om die reden ter zijde leggen.

10. Voorts is niet meer dan logisch dat de vakman voor dat naar achteren schoren een stevige verbinding (in de woorden van het octrooi: een starre trekarm) zal gebruiken in plaats van de welbekende gordel/riem. Het gaat immers om het zekeren van een vaste achterleuning en niet van een neerklapbare. Bij het schoren van een vaste leuning behoeft niet tevens het probleem van een flexibele schoring te worden opgelost. De gemiddelde vakman zal derhalve onderkennen dat bij een vaste leuning niet langer (een relatief flexibele) gordel/riem behoeft te worden toegepast maar kan worden volstaan met een eenvoudige, vaste en rigide trekarm. Een dergelijke rigide arm wordt overigens zelfs al gesuggereerd in D2 (kolom 1, regel 50). Aldus zal de vakman zonder enige inventieve denkbaarheid komen tot de constructie van het octrooi.
11. Dat de schoring uit stand van de techniek niet bestand zou zijn tegen de grote krachten die optreden door een botsing bij een (relatief niet al te vast geschroefde) achterbank met daarop 3 passagiers in gordels, zoals Snoeks nog heeft betoogd, maakt dit oordeel niet anders. Het ligt alsdan (volkomen) voor de hand om de trekarm iets “zwaarder” uit te voeren, waarbij de rechtbank opmerkt dat het octrooi evenmin aangeeft hoe sterk de trekarm zou moeten zijn, dit aldus (in het kader van de nawerkbaarheid) ook aan de gemiddelde vakman overlatend.
12. Kortom, de volgens het octrooi onderscheidende elementen (zie r.o. 8 Hof: a. bedrijfsauto met passagierscompartiment en vrachtcompartiment; b. achterste stoelen of banken in het passagierscompartiment, die niet “gebout” zijn, met niet-neerklapbare rugleuning; c. met de rugleuning verbonden en daarin geïntegreerde veiligheidsriemconstructie; d. starre trekarm, bevestigd aan bovenzijde van de rugleuning en aan de C-stijl en/of vloer van de auto) waren ieder afzonderlijk en in combinatie reeds bekend in de stand van de techniek (elementen a-c) en het lag, gezien het gestelde probleem (opvangen van krachten op de achterbank bij een botsing), voor de hand om het afzonderlijk bekende element d. toe te passen bij die combinatie. Nu verder niet is gesteld dat de combinatie van deze voor de hand liggende maatregelen een verrassend of synergetisch effect oplevert, moet de slotsom zijn dat inventiviteit aan de constructie volgens het octrooi ontbreekt (vgl. Guidelines EOB, deel C, 9.5).
13. Natuurlijk zijn nog wel andere oplossingen denkbaar maar die liggen evenzeer voor de hand en het enkele bestaan van alternatieve mogelijkheden levert nog geen uitvindingshoogte op, zeker niet als deze – zoals in dit geval – evidente nadelen hebben. Zo heeft de mogelijkheid van het (beter) vastbouten van de achterbank aan de vloer (kennelijk de op-

lossing die de autofabrikant toepast bij busjes met af-fabriek achterbank) onder meer het evidente en bekende nadeel dat de vloer op die plaats extra verstevigd moet zijn, hetgeen aanzienlijke extra kosten met zich brengt omdat de bestelbusjes van het octrooi nu juist niet van fabriekswege van die versteviging zijn voorzien. De gemiddelde vakman zal, gelet op de bekende en evidente nadelen die aan de alternatieven kleven, direct tot de constructie gekozen in het octrooi worden geleid.

*Slotsom in conventie*

14. Gelet op het voorgaande behoeven de overige documenten waarop Pewe c.s. zich in dit kader nog hebben beroepen geen verdere bespreking meer. Conclusie 1 is nietig wegens gebrek aan inventiviteit. Snoeks heeft geen specifiek verweer gevoerd tegen de gemotiveerde stellingen van Pewe c.s. dat met conclusie 1 ook de volgconclusies niet inventief zijn, zodat het octrooi in zijn geheel voor nietig moet worden gehouden. Hetzelfde heeft te gelden voor de nog ingediende hulpverzoeken; Snoeks heeft niet toegelicht dat en waarom deze hulpverzoeken geacht moeten worden inventiviteit te brengen en dit valt ook anderszins, gelet op al het vorenoverwogene (indachtig dat het eerste en derde hulpverzoek naar de rechtbank heeft begrepen zijn ingediend om mogelijke ongeoorloofde uitbreiding te bestrijden, terwijl het tweede hulpverzoek een terugtrekken op volgconclusie 2 inhoudt, over het lot waarvan hiervoor reeds is geoordeeld), niet in te zien.
15. Van inbreuk kan zodoende geen sprake zijn, waarmee het in conventie gevorderde moet worden afgewezen. Als de in het ongelijk gestelde partij zal Snoeks de proceskosten in conventie hebben te dragen.

*Slotsom in reconventie*

16. Het octrooi is nietig, zodat de in reconventie gevorderde vernietiging daarvan kan worden toegewezen. Het beslag voor zover het is gelegd ten laste van gedaagden sub 2-4 kan worden opgeheven, evenwel niet onder uitvoerbaar-bij-voorraadverklaring. Ten aanzien van het beslag dat is gelegd ten laste van de gefailleerde gedaagde sub 1 wordt overwogen dat dit van rechtswege door het faillissement is komen te vervallen, waardoor het belang aan die vordering ontvallen is te achten. De gevorderde schadevergoeding nader op te maken bij staat zal worden toegewezen, gelet op het feit dat voldoende aannemelijk is geworden dat enige schade door Pewe c.s. is geleden als gevolg van onrechtmatige (dreiging van) executie door Snoeks. Ook in reconventie heeft Snoeks de kosten te dragen.

**BESLISSING:**

De rechtbank:

**In conventie:**

WIJST het in conventie gevorderde AF;

VEROORDEELT eiseres in de op deze procedure in conventie vallende kosten, tot aan deze uitspraak aan de zijde van gedaagden begroot op EUR 205,- aan verschotten en EUR 1808,- aan procureurssalaris;

VERKLAART dit vonnis in conventie, voorzover het de proceskostenveroordeling betreft, uitvoerbaar bij voorraad;

**In reconventie:**

VERNIEGT het Nederlandse deel van Europees Octrooi 0 779 176 B1;

BEVEELT verweerster om het conservatoir beslag tot afgifte en/of het conservatoir derdenbeslag, dat zij ten laste van eiseressen sub 2 en/of 3 heeft doen leggen onder de ABN Amro Bank N.V., de Coöperatieve Rabobank Betuwe U.A. alsmede Coöperatieve Rabobank Montfoort-Linschoten U.A., binnen twee dagen na de betekening van dit vonnis op te heffen, op straffe van een onmiddellijk opeisbare dwangsom van EUR 10.000,- voor iedere dag of ieder geval, zulks ter keuze van eiseressen, van gehele of gedeeltelijke niet-nakoming van dit bevel;

VEROORDEELT verweerster tot schadevergoeding, op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;

VEROORDEELT verweerster in de op deze procedure in reconventie vallende kosten, tot aan deze uitspraak aan de zijde van eiseressen begroot op nihil aan verschotten en EUR 904,- aan procureurssalaris;

VERKLAART dit vonnis in reconventie, voorzover het de proceskostenveroordeling en schadestaat betreft, uitvoerbaar bij voorraad;

WIJST het meer of anders in reconventie gevorderde AF.

Aldus gewezen door mrs. D.H. von Maltzahn, E.F. Brinkman en J.L. Driessen en uitgesproken ter openbare terechtzitting van 1 juni 2005 in tegenwoordigheid van de griffier.