



mr. J.L. Driessen, voorzitter  
ir. A.A.M. Bexkens  
ir. P.C.A. de Haas  
ir. J.C. Hordijk, secretaris

Patentlaan 2  
Postbus 5820  
2280 HV Rijswijk  
Telefoon (070) 398 66 55  
Telefax (070) 390 01 90  
info@octrooicentrum.nl  
www.octrooicentrum.nl  
Rabobank  
Taksen, depotrekeningen  
1923.24.160  
Overige betalingen  
1923.24.179

**Advies** ex artikel 84 Rijsoctrooiwet 1995  
Betreft: Nederlands octrooinr. 1025755

**DATUM**  
14 mei 2007

**Verzoekster:** Faymonville S.A. te Büllingen, België  
**Gemachtigde:** ir. G.J.M. Verhees

**ONS KENMERK**  
ORE/advies/1025755  
**UW KENMERK**

**Octrooihoudster:** Koninklijke Nootboom Trailers B.V. te Wijchen  
**Gemachtigde:** ir. E. Bartelds

**PAGINA**  
1/10

## 1. Het geding

Verzoekster Faymonville S.A. te Büllingen, België (hierna: Faymonville) heeft bij brief van 22 december 2006 een verzoekschrift met 8 bijlagen ingediend, met het verzoek een advies volgens artikel 84 van de Rijsoctrooiwet 1995 (hierna: ROW 1995) uit te brengen omtrent de toepasselijkheid van de in artikel 75 lid 1 ROW 1995 genoemde nietigheidsgronden op het Nederlandse octrooi 1025755 (hierna ook: het octrooi).  
5 Octrooihoudster Koninklijke Nootboom Trailers B.V. te Wijchen (hierna: Nootboom) heeft op 9 februari 2007 geantwoord op het verzoek.  
Op 6 maart 2007 heeft Faymonville betere kopieën van bijlagen 3 en 8 en nieuwe  
10 bijlagen 9 en 10 ingediend.

Tijdens de hoorzitting van Octrooicentrum Nederland op 12 maart 2007 hebben partijen hun standpunt doen bepleiten: Faymonville bij monde van haar octrooigemachtigde, ir. G.J.M. Verhees, die daarbij was vergezeld van mr. T.W.F. Overdijk, advocaat te Amsterdam, de heer D. Heck, Belgisch en Europees octrooigemachtigde, en de heer  
15 G. Brûls van Faymonville; namens Nootboom heeft haar octrooigemachtigde ir. E. Bartelds het woord gevoerd.  
Beide gemachtigden hebben ter zitting exemplaren van hun pleitnotities overgelegd.

20 De inhoud van de hiervoor genoemde stukken dient als hier ingelast te worden beschouwd.



## 2. De feiten

Nooteboom is rechthebbende op het Nederlandse octrooi 1025755 voor een 'Aanhanger met pendelassen en centrale uitsparing', dat met dagtekening 27 juli 2005 voor de duur van twintig jaren is verleend op een aanvraag ingediend op 18 maart 2004. Op 16 juni 5 2006 is op verzoek van Nooteboom een akte van (gedeeltelijke) afstand in het octrooiregister ingeschreven onder nummer 48055; in die akte is aangegeven dat de oorspronkelijk verleende hoofdconclusie is beperkt tot een nieuwe hoofdconclusie die een combinatie is van de conclusies 1, 7 en 8 als oorspronkelijk verleend. De volgconclusies zijn, na vernummering, gehandhaafd.

10 De thans geldende conclusie 1 luidt als volgt:

*Aanhanger, omvattende een chassis en een onderstel, dat een of meer aslijnen vertoont, waarbij elke aslijn ten minste twee aan weerszijden van de aanhanger geplaatste wielstellen omvat, en waarbij het chassis ter plaatse van het onderstel een in 15 langsrichting verlopende, aan de bovenzijde open, centrale uitsparing vertoont, die zich zowel in langs- als in hoogte richting althans ten dele uitstrekt tussen de tegenover elkaar gelegen wielstellen van een of meer aslijnen, met het kenmerk, dat elk wielstel (9) een aslichaam (18) omvat, waarop twee wielnaven (19) met wielen (20) bevestigd zijn, welk aslichaam (18) zwenkbaar is rond een in hoofdzaak in langsrichting 20 verlopende, nagenoeg op de hoogte van of onder het aslichaam (18) tussen de wielen (20) geplaatste pendelas (10), en de ruimte tussen de wielen (20) kleiner is dan de breedte van elk wiel.*

## 3. Door Faymonville aangevoerde nietigheidsgronden

### 25 3.1 Nieuwheid en inventiviteit

#### 3.1.1 Nieuwheid conclusie 1

Faymonville acht de aanhanger volgens conclusie 1 niet nieuw op grond van verschillende passages in het boek van L. Husemann en M. Bammel "Schwerlastfahrzeuge von Goldhofer" Motorbuchverlag, 2005 (hierna: Husemann). Op 30 blz. 66 en volgende van dit boek wordt een aanhangerserie (STZ-V) getoond die vele uitvoeringsvarianten omvat en waarbij een U-vormige uitsparing zich tussen tegenover elkaar gelegen wielstellen van een of meer van de aslijnen bevindt; blz. 77 toont een detail van een pendelasconstructie van de serie STZ-VH, waarvan weliswaar niet is te zien hoe breed de wielen zijn en wat de afstand tussen de wielen is, maar het betreft, 35 aldus Faymonville, een constructie met dubbele banden, zoals (voor de THP/UT-module) getoond op blz. 121. Volgens Faymonville wordt deze constructie ook toegepast bij de STZ-VH serie, waarbij de ruimte tussen de wielen zichtbaar kleiner is dan de breedte van elk wiel.

#### 40 3.1.2 Inventiviteit conclusie 1

Indien het vorenstaande niet bezwarend voor de nieuwheid van conclusie 1 zou zijn, dan volgt daar volgens Faymonville zeker wel uit dat een combinatie van de aanhanger getoond op blz. 66 met de pendelasconstructie van blz. 121 voor de hand ligt. Daarnaast is de aanhanger volgens conclusie 1 niet inventief op grond van de voor de 45 hand liggende toepassing van een uit Erich Hoepke, "Das Lexikon der Schwerlasttechnik" Motorbuchverlag, 2005, blz. 108, (hierna: Hoepke) algemeen bekende pendelasconstructie op de aanhanger getoond op pagina 66 van Husemann.

Ten slotte bestempelt Faymonville de aanhanger volgens conclusie 1 als 'niet inventief' omdat verkleining van de ruimte tussen de wielen aan weerszijden van de pendelas de enige mogelijkheid was om tot een verbreding van de uitsparing tussen de wielen te komen. Daar de breedte van een aanhanger wettelijk vast ligt en de breedte van de wielen gelijk dient te blijven om hetzelfde draagvermogen te behouden, kan alleen de afstand tussen de wielen worden verkleind.

In aanvulling op deze argumenten heeft Faymonville bij de brief van 6 maart 2007 nog gewezen op blz. 52 van Husemann en op de Europese octrooiaanvraag EP 1.122.151, in het octrooi genoemd als uitgangspunt in stand van de techniek.

### *3.1.3 Conclusies 2 t/m 14*

Met betrekking tot de afhankelijke conclusies 2 t/m 14 heeft Faymonville slechts kort de volgende nietigheidsgroonden in het verzoekschrift vermeld:

Conclusie 2 en conclusies 9, 10, 12, 13 en 14 zijn bekend uit Husemann, blz. 121,

conclusie 3 is bekend uit blz. 77 en conclusies 4 – 8 zijn bekend uit blz. 66 van genoemd boek.

Voor zover de conclusies 2 – 14 niet als bekend verondersteld kunnen worden, kan volgens Faymonville gesteld worden dat zij duidelijk niet op enige uitvinderswerkzaamheid berusten.

## **4. Het verweer van Nootboom**

### *4.1 Nieuwheid conclusie 1*

In het verweerschrift heeft Nootboom, na een uitvoerige uiteenzetting over de problematiek die aan de geoctrooieerde uitvinding ten grondslag ligt, t.a.v. het nieuwheidsbezwaar gegrond op verschillende passages in Husemann gesteld dat dit gebaseerd lijkt te zijn op een onjuiste uitleg van het nieuwheidsbegrip, een wel zeer vrije interpretatie van de inhoud van Husemann en een onjuiste uitleg van het octrooi. Deze stellingen heeft Nootboom vervolgens toegelicht.

### *4.2 Uitvindingshoogte conclusie 1*

Ten aanzien van de verschillende in het verzoekschrift genoemde combinaties van uit de stand van de techniek bekende elementen is Nootboom van opvatting dat er geen aanleiding is de verschillende onderdelen van een STZ-V aanhanger met onderdelen van de THP module te combineren; die gedachte lijkt gebaseerd op wijsheid achteraf.

Daarnaast geeft een combinatie van deze onderdelen geen aanhanger volgens conclusie 1, omdat niet eenduidig uit de foto op bladzijde 66 blijkt dat de uitsparing zich tussen de wielen uitstrekt en dat het hier gaat om een type aanhanger dat kan worden voorzien van pendelassen. Het wielstel van de THP module voldoet ook niet aan conclusie 1 daar de ruimte tussen de wielen niet kleiner is dan de breedte van een wiel (met een enkele band) en de pendelas zich boven het aslichaam bevindt.

Een combinatie van de aanhanger uit Husemann met de pendelasconstructie uit Hoepke berust volgens Nootboom eveneens op wijsheid achteraf. Daarnaast geeft ook deze combinatie niet de aanhanger volgens conclusie 1.

Over de afbeeldingen uit Hoepke heeft Nootboom opgemerkt dat deze de algemene opvatting weergeven dat pendelassen over de gehele breedte van de aanhanger moeten worden toegepast. Faymonville maakt niet duidelijk waarom een vakman wielstellen die zich over de hele breedte van de aanhanger uitstrekken zou toepassen

op een aanhanger met een uitsparing tussen de wielen en vervolgens dit wielstel zo smal mogelijk zou uitvoeren. Hierdoor wordt de belasting juist geconcentreerd op een klein oppervlak wat ingaat tegen het idee om pendelassen toe te passen. Een dergelijke keuze ligt dus niet voor de hand.

- 5 Het argument dat de vakman de wielstellen kleiner zou maken omdat alle andere variabelen vast liggen is volgens Nootboom eveneens onjuist. Ook andere opties zijn mogelijk zoals het smaller maken van de wielen.

#### 4.3 Conclusies 2-14

- 10 Aangezien in het verzoekschrift de bezwaren tegen de volgconclusies slechts summier zijn onderbouwd heeft Nootboom kort aangegeven waarom deze conclusies naar haar opvatting wel nieuw en inventief zijn.

### 5. Overwegingen van Octrooicentrum Nederland

#### 15 5.1 Inleidende opmerkingen

Namens Nootboom is ter zitting bezwaar gemaakt tegen de eerst kort voor de zitting – bij brief van 6 maart jl. – als bijlage 9 (blz. 53 van Husemann) en bijlage 10 (de Europese octrooiaanvraag EP 1.122.151) ingebrachte documenten.

- 20 Naar het oordeel van Octrooicentrum Nederland is het bezwaar tegen het eerst kort voor de zitting inbrengen van een nieuwe bladzijde van Husemann gegrond. Nootboom heeft niet kunnen voorzien dat ook aan deze bladzijde van het boek bezwaren zouden worden ontleend en heeft zich daarop niet kunnen prepareren. De ‘bijlage 9’ wordt in het advies buiten beschouwing gelaten.

- 25 Dat laatste geldt niet voor de Europese octrooiaanvraag EP 1.122.151. Deze publicatie is in de beschrijvingsinleiding van het octrooi als stand van de techniek genoemd. De inhoud van die publicatie mag dan bij octrooihouder Nootboom bekend worden verondersteld. Een derde, die wil vaststellen of de conclusies van het octrooi (zoals beperkt via de akte van afstand) nieuw en/of inventief zijn, zal logischerwijze eerst van de inhoud van dit document kennis nemen. Ook bij het uitbrengen van een advies als  
30 het onderhavige, zal logischerwijze de inhoud van een als stand van de techniek genoemde publicatie worden meegewogen. Nootboom kan dus nauwelijks zijn overvallen door het in de discussie betrekken van de Europese octrooiaanvraag EP 1.122.151.

- 35 Voorts heeft de gemachtigde van Nootboom desgevraagd aangegeven er geen bezwaar tegen te hebben dat informatie in de aangehaalde bladzijden van de eerst in 2005 – en dus na de indieningsdatum van het onderhavige octrooi – gepubliceerde boeken van Husemann en Hoepke, niettemin in het advies als van openbare bekendheid voor het octrooi wordt beschouwd.

- 40 Namens Faymonville heeft haar gemachtigde ter zitting de nieuweheidsbezwaren (gegrond op verschillende bladzijden van Husemann) ingetrokken. In het advies zullen derhalve slechts de aangevoerde inventiviteitsbezwaren worden beoordeeld. In verband daarmee wordt vooropgesteld dat in het verzoekschrift alleen de  
45 bezwaren tegen conclusie 1 uitvoerig zijn onderbouwd. Met betrekking tot de conclusies 2 t/m 14 is in het verzoekschrift na de summier onderbouwde nieuweheidsbezwaren daartegen, alleen gesteld dat deze duidelijk niet op enige uitvinderswerkzaamheid berusten. Aangenomen wordt dat ten aanzien van (het ontbreken van) de inventiviteit

van de maatregelen van de volgcconclusies een beroep wordt gedaan op dezelfde argumenten als waarmee de nieuwheid is bestreden.

PAGINA  
5/10

## *5.2 Het oordeel van Octrooicentrum Nederland*

### *5 5.2.1 Meest nabij gelegen stand der techniek*

Octrooicentrum Nederland stelt vast dat van de in het geding zijnde publicaties, de reeds in de inleiding van het onderhavige octrooi genoemde Europese octrooiaanvraag EP 1.122.151 de meest nabij gelegen stand van de techniek vormt.

10 Uit deze Europese octrooiaanvraag is bekend, een aanhanger omvattende een chassis en een onderstel voorzien van meerdere aslijnen, waarbij aan weerszijden van de aanhanger wielstellen zijn geplaatst.

Octrooicentrum Nederland acht het met Faymonville aannemelijk dat ook bij de aanhanger volgens de Europese aanvraag het laadvlak zich in langs- en in  
15 hoogterichting uitstrekt tussen de wielstellen en dat deze een, aan de bovenzijde open, centrale uitsparing vertoont. Ook het onderhavige octrooi vermeldt op pagina 2 regel 17, dat bij die bekende aanhanger de ruimte boven de telescopisch uitschuifbare centrale ligger aan de bovenzijde open lijkt te zijn. De telescopisch uitschuifbare centrale ligger strekt zich zowel in de langsrichting als de hoogterichting uit tussen de tegenover elkaar  
gelegen wielstellen.

20 Naar het oordeel van Octrooicentrum Nederland zijn in ieder geval de maatregelen uit de aanhef van conclusie 1 bekend uit de Europese octrooiaanvraag EP 1.122.151.

In het verzoekschrift en tijdens de hoorzitting heeft Faymonville in verband met conclusie 1, uitgaande van de aanhanger met centrale uitsparing zoals bekend uit  
25 bladzijde 66 van Husemann, gewezen op de combinatie met de pendelasconstructies volgens bladzijde 121, resp. de bladzijden 108 t/m 110 van Hoepke. De onderste foto op bladzijde 66 van Husemann toont een dieplader met een centrale uitsparing tussen de wielen, waarbij niet duidelijk is op welke wijze de wielen zijn opgehangen. Faymonville stelt dit ook vast in haar verzoekschrift (op pagina 2, 3<sup>e</sup> alinea), waar zij meldt dat niet  
30 duidelijk is of de aanhanger is uitgerust met pendelassen. Faymonville neemt aan dat het hier gaat om een aanhanger uit de serie STZ-V, waarover op bladzijde 67 wordt geschreven dat deze kan worden uitgerust met pendelassen. Er is echter geen verwijzing bij de foto van bladzijde 66 te vinden, die vermeldt om welk type het gaat. Hierdoor blijft onduidelijk of de getoonde aanhanger voorzien is van een centrale  
35 uitsparing en aan weerszijden van de aanhanger geplaatste wielstellen is voorzien van pendelassen.

Octrooicentrum Nederland is daarom van oordeel dat de aanhanger getoond op blz. 66 van Husemann een minder geschikt uitgangspunt vormt voor het onderhavige octrooi, dan de Europese octrooiaanvraag EP 1.122.151.

40

### *5.2.2 Uitvindingshoogte van conclusie 1*

Namens Faymonville is ter zitting gesteld dat uit octrooiaanvraag EP 1.122.151 een aanhanger bekend is met een centrale uitsparing tussen de wielen en, zoals blijkt uit figuren 12 en 13, een via pendelassen met het chassis verbonden wielophanging.

45 Conclusie 1 heeft als kenmerk dat de pendelas nagenoeg op hoogte van of onder het aslichaam is geplaatst. Het is volgens Faymonville zonder meer voor de hand liggend om de pendelas ter hoogte van het aslichaam te plaatsen, daar dit reeds bij nagenoeg alle bekende pendelassen het geval is.

Octrooicentrum Nederland zal, ter beoordeling van de uitvindingshoogte van de aanhanger volgens conclusie 1 allereerst bepalen waarin deze zich onderscheidt van (nieuw is ten opzichte van) de uit octrooiaanvraag EP 1.122.151 bekende aanhanger. Zoals hiervoor aangegeven zijn uit de Europese octrooiaanvraag in ieder geval de in de

5

aanhef van conclusie 1 genoemde maatregelen bekend. Daarnaast bevat conclusie 1

nog de kenmerkende maatregelen dat:

- elk wielstel een aslichaam omvat, waarop twee wielnaven met wielen zijn bevestigd, welk aslichaam zwenkbaar is rond een in hoofdzaak in langsricting verlopende, nagenoeg op de hoogte van of onder het aslichaam tussen de

10

wielen geplaatste pendelas,

en

- de ruimte tussen de wielen kleiner is dan de breedte van elk wiel.

Ter zitting is door Nootboom meerdere malen aangegeven dat de uitvinding van het octrooi gelegen is in de toepassing van smallere wielstellen naast de centrale uitsparing, waarbij de wielstellen zijn voorzien van een pendelasconstructie.

15

Figuur 13 van EP 1.122.151 toont echter ook een wielstel waarbij de ruimte tussen de wielen (4) kleiner is dan de breedte van de wielen. Deze maatregel is dus bekend uit EP 1.122.151.

20

Het verschil tussen de aanhanger bekend uit octrooiaanvraag EP 1.122.151 en de aanhanger volgens conclusie 1 lijkt dan nog slechts gelegen in de maatregel dat elk wielstel een aslichaam omvat, waarop twee wielnaven met wielen zijn bevestigd, welk aslichaam zwenkbaar is rond een in hoofdzaak in langsricting verlopende, nagenoeg op de hoogte van of onder het aslichaam tussen de wielen geplaatste pendelas.

25

Faymonville heeft echter aangevoerd dat ook 'pendelassen' reeds waren toegepast bij de aanhanger volgens EP 1.122.151 (zie fig. 12 en 13).

Nootboom heeft ter zitting gesteld dat de "Kippachse 17" uit de Europese octrooiaanvraag (fig. 12) niet gezien kan worden als een pendelas. De daarmee bedoelde constructie geeft volgens Nootboom een zeer instabiele ophanging. Volgens Nootboom vermeldt de Europese octrooiaanvraag EP 1.122.151 in kolom 12 alinea 1 alleen dat het wielstel zwenkbaar is om "Kippachse 17" zonder dat wordt aangegeven wat het voordeel daarvan is.

30

Octrooicentrum Nederland dient aldus vast te stellen of bij de wielophanging volgens EP 1.122.151 een pendelasconstructie is toegepast.

35

Op de vraag, of en wanneer er bij een wielophanging sprake is van een pendelasconstructie geeft de door Faymonville ingebrachte bijlage 8 "Das Lexikon der Schwerlasttechnik" een, naar het oordeel van Octrooicentrum Nederland, duidelijk antwoord. Op bladzijde 108 van dit document worden pendelasconstructies beschreven.

40

Hier staat dat "... weshalb die Achslast auf zwei kurze, pendelnd gelagerte Achsen übertragen wird. Dadurch ergibt sich eine gute Anpassung an Unebenheiten des Fahrwegs, auch bei Zwillingsbereifung." Een pendelas wordt aldus in een wielstel toegepast opdat de wielen het oppervlak van het wegdek kunnen volgen wanneer er een oneffenheid in de breedterichting van de weg is. Dit wordt bereikt doordat een wielstel kan draaien rond een min of meer horizontale as, die is geplaatst in een vlak loodrecht op de wielas, waarbij aan weerszijden van dit vlak één of meer wielen aanwezig zijn.

45

De constructie zoals beschreven in EP 1.122.151 heeft eveneens een as (Kippachse 17) om welke as het wielstel kan draaien zodanig dat de wielen het wegdek kunnen

volgen. Deze constructie is dan ook, naar het oordeel van Octrooi Centrum Nederland, een pendelasconstructie. Het feit dat deze volgens Nootboom onstabiel zou zijn doet daar niets aan af.

- 5 Bij de aanhanger bekend uit de Europese octrooiaanvraag worden dus pendelassen toegepast, die zich aan de bovenzijde van de wielen bevinden. Octrooi Centrum Nederland deelt dan ook de opvatting van Faymonville dat ten opzichte van deze stand van de techniek de enige nieuwe maatregel in conclusie 1 van het octrooi is gelegen in het plaatsen van de pendelas nagenoeg op de hoogte van of onder het aslichaam. Faymonville heeft dienaangaande gesteld dat het zonder meer voor de hand liggend is om de pendelas bij de aanhanger volgens EP 1.122.151 te verplaatsen naar het niveau van de wielassen, zoals bij nagenoeg alle bekende pendelassen het geval is.
- 10 In Hoepke worden op de pagina's 108 t/m 111 meerdere pendelasconstructies getoond, waarbij de pendelas nagenoeg ter hoogte van het aslichaam is geplaatst. Dat dergelijke constructies reeds sinds 1958 bekend zijn, blijkt uit de aantekening bij de tweede figuur op blz. 109 van Hoepke: "*Pendelachse: Pendelachse mit tief liegendem Pendellager, verwendet von Scheuerle nach 1958. (Scheuerle)*". Faymonville en Nootboom hebben beiden aangegeven dat de constructie uit EP 1.122.151 een ongebruikelijke wielophanging betreft, waarvan de stabiliteit als twijfelachtig wordt beschouwd. Beiden hebben ook aangegeven dat een pendelasconstructie met een pendelas nagenoeg ter
- 15 hoogte van het aslichaam wel stabiel is. Gezien deze door beide partijen geuite opvatting, zal naar het oordeel van Octrooi Centrum Nederland een vakman zeker overwegen de aanhanger volgens de Europese octrooiaanvraag EP 1.122.151 te voorzien van een pendelasconstructie volgens Hoepke, waarvan hij weet dat de stabiliteit wel goed is.
- 20 De enige maatregel die de aanhanger volgens conclusie 1 onderscheidt van de aanhanger bekend uit EP 1.122.151 ligt derhalve voor de hand. Conclusie 1 is daarom naar oordeel van Octrooi Centrum Nederland vernietigbaar wegens gebrek aan inventiviteit.
- 25

### 30 5.2.3 Uitvindingshoogte van conclusies 2 t/m 14

#### Conclusie 2

- Conclusie 2 voegt als kenmerkende maatregel aan de aanhanger volgens conclusie 1 toe, dat elk wielstel ten minste één tussen de wielen daarvan geplaatste remcilinder omvat, en de ruimte tussen de wielen in hoofdzaak overeenkomt met de diameter van de ten minste ene remcilinder. Ter zitting is namens Nootboom beaamd, dat een remcilinder in het algemeen wordt geplaatst zo dicht mogelijk bij de wielen, die moeten worden geremd én dat als een pendelasconstructie wordt toegepast, het gebruikelijk is om de remcilinder tussen de wielen te plaatsen. Logischerwijs moet dan ook de ruimte tussen de wielen ten minste overeen komen met de afmeting van de remcilinder, omdat anders het wiel zal aanlopen. De maatregel van conclusie 2 voegt derhalve niets
- 35 inventiefs toe aan conclusie 1 en is naar het oordeel van Octrooi Centrum Nederland eveneens vernietigbaar.
- 40

#### Conclusie 3

- 45 Conclusie betreft de maatregel dat – bij de aanhangers volgens de conclusies 1 en 2 – elk wiel een in hoofdzaak in zijn vlak gelegen wielnaaf vertoont. In de beschrijving van het octrooi staat op blz. 5, regels 7-11 vermeld dat dergelijke vlakke wielnaven worden toegepast in plaats van de meestal gebruikte bolle, buiten het vlak van het wiel

uitstekende wielnaven. Echter uit zowel de tekeningen van de Europese aanvraag EP 1.122.151 als blz. 108-110 van Hoepke blijkt dat de wielnaven ook daar binnen het vlak van het wiel liggen. Deze conclusie voegt geen nieuwe of inventieve maatregel toe aan de voorgaande conclusies en wordt derhalve vernietigbaar geacht.

5

#### *Conclusie 4*

Volgens conclusie 4 heeft het chassis van de aanhanger volgens één der voorgaande conclusies tevens een verlaagd middendeel voor het dragen van een lading, alsmede een ten opzichte daarvan verhoogd einddeel waaraan het onderstel opgehangen is, en waarin zich de uitsparing bevindt, welke in hoofdzaak op hetzelfde niveau gelegen is als het de lading dragende chassisdeel.

10

Octrooiencentrum Nederland wijst er in dit verband op dat bij de aanhanger volgens de Europese aanvraag EP 1.122.151 de telescopisch uitschuifbare centrale ligger zich uitstrekt tussen de wielstellen. Daarmee ligt automatisch de gevormde centrale uitsparing in het verhoogde einddeel op hetzelfde niveau als het lading dragende chassisdeel. De maatregelen van conclusie 4 zijn dus reeds bekend uit EP 1.122.151 en kunnen de aanhangers volgens de voorgaande conclusies geen uitvindingshoogte geven. Conclusie 4 is vernietigbaar.

15

#### *Conclusie 5*

Conclusie 5 heeft als kenmerkende maatregel dat bij de aanhanger volgens één der voorgaande conclusies de centrale uitsparing bepaald wordt door een U-vormige profielbalk, met een bodem en opstaande zijwanden, die zich uitstrekt tussen de tegenover elkaar gelegen wielstellen. Naar het oordeel van Octrooiencentrum Nederland is deze toepassing van een U-vormige profielbalk bij de aanhanger volgens de Europese aanvraag EP 1.122.151 nieuw en bovendien kan – op basis van de ingebrachte bezwaren – niet worden vastgesteld dat deze toepassing voor de hand ligt.

25

In de Europese aanvraag is geen sprake van een centrale uitsparing die wordt gevormd door een U-vormige profielbalk. De chassisdelen boven de wielstellen wordt gedragen door constructie 13 en de bodem van de centrale uitsparing wordt gevormd door de telescopisch uitschuifbare centrale ligger. Een vakman die wordt geconfronteerd met de bekende aanhanger zal geen enkele aanleiding zien een U-vormige profielbalk toe te passen. De tegen conclusie 5 aangevoerde bezwaren treffen derhalve geen doel.

30

#### *Conclusies 6 t/m 14*

Octrooiencentrum Nederland merkt voor de duidelijkheid op dat, nu de aanhanger volgens conclusie 5 nieuw en niet voor de hand liggend wordt geoordeeld, ook de aanhangers volgens de navolgende conclusies, voor zover deze beperkt zijn tot de aanhanger volgens conclusie 5, ook nieuw en niet voor de hand liggend worden geacht, ongeacht het antwoord op de vraag of de maatregel in de desbetreffende conclusie op zichzelf nieuw en inventief is.

40

Niettemin zal hierna nog worden gezien of de maatregelen van deze conclusies op zichzelf genomen nog nieuw en/of inventief zijn.

45

### *Conclusie 6*

De maatregel dat de bodem van (de centrale uitsparing van) de aanhanger zich in  
rijdende toestand nagenoeg op het niveau van de assen van de wielstellen bevindt, is  
reeds bekend uit de Europese aanvraag EP 1.122.151 waarbij de telescopisch  
5 uitschuifbare centrale ligger is geplaatst op het niveau van de assen van de wielstellen.

### *Conclusie 7*

De maatregel om bij de aanhanger volgens één der conclusies 4 tot 6, onder de  
uitsparing een kokervormige chassisbalk aan te brengen, die zich uitstrekt tot het  
10 middendeel van het chassis, is bekend uit de Europese aanvraag EP 1.122.151. Zoals  
hiervoor met betrekking tot conclusie 6 opgemerkt strekt de telescopisch uitschuifbare  
centrale ligger zich daarbij uit tussen de wielstellen en vormt de ondersteuning van het  
middendeel. De maatregel volgens conclusie 7 is dus op zichzelf bekend.

### *Conclusie 8*

Conclusie 8 betreft de aanhanger volgens conclusie 7, waarbij de zijwanden verbonden  
zijn met zich boven de wielstellen uitstreckende, dragende chassisdelen, en tussen de  
kokervormige chassisbalk en deze dragende chassisdelen steunorganen zijn  
aangebracht.

15 Hoewel in de Europese octrooiaanvraag EP 1.122.151 chassisdelen boven de  
wielstellen zijn aangebracht, zijn deze niet verbonden met de zijwanden omdat daar  
geen zijwanden zijn getoond. Wel zijn tussen deze dragende chassisdelen en de  
telescopisch uitschuifbare centrale ligger steunorganen aangebracht. Een verwijzing  
hiervoor is te vinden in alinea 55 van EP 1.122.151. Hier staat o.a. in regels 49 t/m 52  
25 dat "...Das Fahrwerk 11 des Trägerverbandes 2 wird dabei gebildet von einem Rahmen  
12, welcher durch Querstreben 13 mit Aufnahme 5 verbunden ist...". De maatregel van  
conclusie 8 wordt daarom als zodanig niet inventief geacht.

### *Conclusies 9 & 10*

30 De conclusies 9 en 10 betreffen de bestuurbaarheid en zwenkbare lagering van een  
deel van de wielstellen van de aanhanger.

Uit de figuren 11 t/m 13 en de beschrijving (alinea's 52 t/m 57) van EP 1.122.151 is  
bekend dat het wielstel zwenkbaar is opgehangen aan het boven het wielstel  
uitstreckende chassisdeel. Daarmee zijn de kenmerken van de conclusies 9 en 10 op  
35 zichzelf niet nieuw.

### *Conclusie 11*

Uit de Europese octrooiaanvraag EP 1.122.151 is niet bekend dat een deel van de  
wielstellen mechanisch met elkaar zijn verbonden door een sturelement zodat de  
40 maatregel als zodanig als nieuw kan worden bestempeld. Octrooicentrum Nederland  
merkt echter op dat, indien de wielstellen bestuurbaar worden uitgevoerd dit, naar zijn  
opvatting, een vanzelfsprekende maatregel is.

### *Conclusie 12*

45 Het volgens conclusie 12 ophangen van een wielstel aan een draagarm die  
scharnierbaar is om een in hoofdzaak horizontale as, is ook bekend uit de Europese  
octrooiaanvraag EP 1.122.151, waar in figuur 12 het wielstel is opgehangen aan as 16,

die horizontaal is gepositioneerd. De maatregel van conclusie 12 is als zodanig niet nieuw.

PAGINA  
10/10

*Conclusies 13 en 14*

- 5 De conclusies 13 en 14 specificeren het plaatsen van een veer/dempereenheid tussen de draagarm en het chassis of, indien voorzien van een draaielement, tussen de draagarm en het draaielement. Ter zitting heeft Nootboom toegegeven dat de toepassing van een veer/dempereenheid tussen de draagarm en het chassis bekend is: zie de pendelasconstructie (van Cometto Industriale) zoals te vinden op bladzijde 110
- 10 van Hoepke. In deze pendelasconstructie is het wielstel opgehangen aan een draagarm die scharnierend is rond een horizontale as en waarbij tussen de draagarm en het chassis/draaielement een veer/dempereenheid is bevestigd. De maatregelen van conclusies 13 en 14 zijn daarmee op zichzelf niet nieuw.

15 **6. Conclusie**

- Op grond van het vorenoverwogene luidt het advies van Octrooicentrum Nederland dat
- de conclusies 1 t/m 4 vernietigbaar zijn wegens gebrek aan uitvindingshoogte,
  - niettegenstaande de door Faymonville aangevoerde bezwaren conclusie 5 van het octrooi nieuw en inventief is en dus in stand kan blijven en
  - 20 - de conclusies 6 t/m 14 eveneens in stand kunnen blijven voor zover deze een uitwerking zijn van de aanhanger van conclusie 5.

Aldus gedaan te Rijswijk, 14 mei 2007

w.g. J.L. Driessen, voorzitter  
w.g. J.C. Hordijk, secretaris