

D O M

afsagt den 24. januar 2006 af Vestre Landsrets 4. afdeling
(dommerne Mogens Heinsen, Peter Buhl og Kristin Bergh (kst.))
i 1. instanssag
V.L. B-2254-03

Sagsøger A/S

(advokat Ole Sigetty, København)

mod

VM Tarm A/S

(advokat Henrik Thorstholm, Skjern).

Denne sag handler om, hvorvidt sagsøgte, VM Tarm A/S, har krænket **Sagsøger A/S** rettigheder i henhold til registreret brugsmodelel nr. 9600308 og patent nr. DK/EP 0925217. VM Tarm A/S har erkendt at have produceret et produkt, der svarer til det, som sagsøgeren har opnået patent og brugsmodelelbeskyttelse på, men har gjort gældende, at patentet og brugsmodelelregistreringen ikke er gyldige.

Sagen er anlagt ved Sø- og Handelsretten den 15. marts 2003. Sø- og Handelsretten har den 29. september 2003 henvist sagen til Vestre Landsret.

Påstande:

Sagsøger A/S

har nedlagt følgende påstande:

Påstand 1: VM Tarm A/S tilpligtes at ophøre med enhver fremstilling og forhandling af sættevogne og/eller påhængsvogne til lastbilkøretøjer mv. med anlæg til tvangsstyring af mindst et sæt baghjul inklusive fartreguleret tvangsstyring i neutralstilling og med betjening fra køretøjets førerkabine, jf. Sagsøger A/S brugsmodele registrering nr. 9600308 og/eller Sagsøger A/S patent nr. DK/EP 0925217.

Påstand 2: VM Tarm A/S tilpligtes at tilintetgøre alt brochure- og reklamemateriale indeholdende en omtalte af køretøjer med de under påstand 1 nævnte anlæg.

Påstand 3: VM Tarm A/S idømmes straf i medfør af brugsmodellovens § 39, stk. 2 og/eller patentlovens § 57, stk. 2

Påstand 4: VM Tarm A/S tilpligtes i medfør af brugsmodellovens § 40 og/eller patentlovens § 58 at tilsvare Sagsøger A/S et rimeligt vederlag for den stedfundne udnyttelse af den ved brugsmodele registrering nr. 9600308 og/eller patent nr. DK/EP 0925217 beskyttede opfindelse samt erstatning for den yderligere skade, som indgrebet måtte have medført beregnet til minimum 680.000 kr., alt med tillæg af sædvanlig procesrente fra sagens anlæg.

VM Tarm A/S har principalt nedlagt påstand om frifindelse over for samtlige påstande, subsidiært påstået frifindelse over for påstand 3 og 4 og mere subsidiært påstået, at der alene tillægges Sagsøger A/S et mindre beløb end krævet i påstand 4.

Sagens omstændigheder:

Dansk Landbrugs Grovvarereselskab (DLG) rettede i 1994 eller 1995 henvendelse til flere tankvognsproducenter - herunder

Virksomhed A/S (Virk. A/S).

DLG var interesseret i at købe en trækker med sættevogn, hvor det var muligt at manøvrere en eller flere af sættevognens bagaksler selvstændigt, således at sættevognen blev mere manøvreedygtig og også kunne bruges til foderlevering på gårde, hvor pladsforholdene var trange.

Virk. A/S var interesseret i at levere sættevognene til DLG, men konstaterede, at der ikke umiddelbart var et brugbart og godkendt system til rådighed på markedet. **Virk. A/S** påtog sig derfor at forsøge at konstruere sættevognene til DLG, sådan at de kunne godkendes i Danmark. **Virk. A/S** var i dialog med Færdselsstyrelsen om udviklingen. Den 6. februar 1995 skrev **Virk. A/S** til Færdselsstyrelsen vedrørende godkendelse af styresystemet:

"Godkendelse af hydraulisk styresystem"

Vedlagte tegning nr. 1-1928 viser en sættevogn, som skal udstyres med en 3-akslet BPW luftaffjedret bogie til 24 tons totalvægt.

Sættevognen skal kunne manøvrere på steder, hvor der ikke er meget plads og udstyres derfor med et specielt styresystem, der består af følgende:

1. aksel, som er en normal "fast" aksel.
 2. aksel, som er en BPW selvsporende aksel, der forsynes med hydraulisk tvangsstyringscylinder.
 3. aksel, som er en BPW selvsporende aksel, der forsynes med hydraulisk tvangsstyringscylinder.
2. og 3. aksel er koblet mekanisk, således at de "følges" ad.

Systemet virker således, at ved normal kørsel, dvs. ved hastigheder over ca. 40 km/timen, fastlåses akslerne automatisk, og sættevognen kører som normal sættevogn med 3 "faste" aksler.

Under hastigheder på ca. 40 km/timen kan chaufføren "frigøre" de 2 bageste styrbare aksler og ved hjælp af et hydraulisk styresystem dreje akslerne med en elektrisk kontakt inde i førerhuset.

Samtidig med at det hydrauliske styresystem indkobles, flyttes noget af lasten på forreste faste aksel til de 2 bageste styrbare aksler; (eventuelt med fordeling 4 tons, 10 tons, 10 tons).

Kan ovennævnte styresystem med nævnte begrænsninger godkendes?"

Færdselsstyrelsen kunne ikke umiddelbart godkende projektet og angav en række betingelser for godkendelse i brev af 21. februar 1995 til **Virk. A/S**:

".....

Færdselsstyrelsen vil dog kunne tillade hydraulisk styring af bogieakslerne, såfremt den supplerende styring automatisk aktiveres af f.eks. vinklen mellem bil og sættevogn, målt ved sættevognsskammen.

.....

Systemet skal desuden opfylde følgende bestemmelser, der vil blive påført evt. godkendelseserklæring/typegodkendelse:

1. Kontrollampe for trykfald i det hydrauliske system skal forefindes ved førerpladsen i den trækkende bil.
2. Sættevogn kan kun godkendes i fast kombination, med bil til sættevogn, der er forsynet med en sættevognsskammel, der er beregnet til tilkobling med sættevogne med styrede aksler.
3. Instruktionsvejledning vedrørende styresystemet skal forefindes på vogntoget.

I Rådets direktiv nr. 92/62/EØF specificeres yder-

ligere krav til, at bil og sættevogn skal være på linie, når vogntoget kører lige ud, og at det derfor manuelt eller automatisk skal være muligt at korrigere de styrende aksler. I den forbindelse sætter Færdselsstyrelsen krav om, at denne styrekorrektion, såfremt den udføres manuelt fra førerkabinen, ikke kan foretages ved hastigheder over 10 km/t.

....."

Virk. A/S rettede herefter flere gange henvendelse til Færdselsstyrelsen vedrørende projektet. Af brev af 13. marts 1995 fremgår bl.a.:

".....

Det, som De kalder en manuel "korrigerings" af styrende aksler, findes også i det godkendte Hosta system, blot kalder man det her et system til "overstyring" af akslerne, dvs. man kan manuelt fra førerhuset ved hjælp af et joystick få akslerne til at styre mere ud eller ind, end vinklen mellem bil og sættevogn indikerer.

Der er ingen hastighedsbegrænsninger på dette system, men chaufføren skal stoppe og manuelt aktivere systemet i styreboks på sættevogn, ligesom det udkobles igen manuelt fra udvendig styreboks. Udkoblingen kan kun foregå, når bil og sættevogn er på linie.

For os at se har det system, som vi ønsker godkendt, samme funktioner som Hosta systemet. Den eneste forskel er, at ved normal kørsel på vej styrer Hosta systemet, hvor vores system blokerer styringen af akslerne ved en nærmere fastsat hastighed, og styresystemet er derfor uvirksomt.

Styresystemet skal kun anvendes ved rangering på læsse- og aflæssesteder, hvor der ikke er megen plads, og hvor man tidligere kun har kunnet aflevere godset med solovogne.

Når systemet er sikret effektivt mod anvendelse f.eks. ved hastigheder over 10 km/timen, og der er lavet et sikringssystem til kontrol af, at akslerne virkelig er fastlåst i neutralstilling, når hastigheden på 10 km/timen overskrides, er det efter vo-

res mening et system med flere indbyggede begrænsninger end det godkendte Hosta system, så vi håber, at de efter de foreliggende oplysninger vil kunne godkende systemet som det er beskrevet eller eventuelt med nogle af Dem foreslåede ændringer."

Af brev af 19. april 1995 fra **Virk. A/S** til Færdselsstyrelsen fremgår bl.a.:

".....

Når hastigheden på 10 km/h overskrides, låses hjulene automatisk fast i midterstilling, og at denne fastlåsning virkelig sker, kan sikres med ét eller flere uafhængige sikringsystemer.

....."

Af brev af 17. maj 1995 fra **Virk. A/S** til Færdselsstyrelsen fremgår bl.a.:

".....

Vi har den opfattelse, at der er så stor erfaring inden for systemet i dag, at det ikke vil give problemer, såfremt der gives mulighed for manøvrering inden for en bestemt hastighed, og at køretøjet efter denne hastighed er automatisk selvoprettende.

Vi ser frem til at modtage Deres kommentarer."

Den 4. august 1995 gav Færdselsstyrelsen et afslag på den ansøgte dispensation. **Virk. A/S** foretog herefter nogle ændringer af projektet og henvendte sig på ny til Færdselsstyrelsen.

Der blev den 20. november 1995 holdt et møde med Færdselsstyrelsen, hvor det blev drøftet at lave en midlertidig godkendelse af systemet under nærmere forudsætninger. Den 23. november 1995 sendte **Virk. A/S** en telefax til Færdselsstyrelsen i anledning af drøftelserne på mødet. Heraf fremgår bl.a.:

".....

På mødet hos Dem den 20.11.1995 blev der fra Deres side gjort indvendinger mod, at styresystemet ikke automatisk gik i neutralstilling, når hastigheden overskred 10 km/h.

Vi mener, at en bedre måde at sikre mod kørsel med ikke nulstillet styresystem over hastigheden 10 km/h vil være at aktivere bilens motorbremse, når hastighedsgrænsen overskrides med ikke nulstillet styresystem.

I så fald tvinges chaufføren til selv at stille styresystemet i midterstilling, og han bliver ikke overrasket af, at selvopretningen sker automatisk.

....."

I brev af 8. december 1995 meddelte **Virk. A/S** Færdselsstyrelsen, at der var sket prøvekørsel af systemet, og gav følgende tilbagemelding vedrørende sikkerheden:

".....

Resume:

Ad punkt 1:

Vi mener, at kørsel med den færdige enhed viser, at der ikke er grund til betænkelighed med hensyn til et ekstra styreapparat i form af et joy-stick.

Ad punkt 2:

Med det oplyste sikringssystem vil det ikke være muligt at køre stærkere end 10 km/h med ulåste aksler.

Ad punkt 3:

Fejl i systemet vil bevirke, at motoren går ned i tomgang, når hastigheden 10 km/h overskrides. Hvis der sker mekaniske brud på styrestænger eller låsemekanisme, vil det normalt ikke få alvorlige følger, fordi der er en fast aksel i boggien, og de to styrbare aksler er selvoprettende."

Herefter meddelte Færdselsstyrelsen i et brev af 15. december 1995 en etårig midlertidig godkendelse. Af brevet fremgår, at godkendelsen blev givet under følgende forudsætninger:

".....

- Der etableres et system til begrænsning af hastigheden i tilfælde af, at akslerne ikke er låst (f.eks. som foreslået, 10 km/t v.h.a. ABS-relæ, EDC-system m.v.)
- Der monteres en mekanisk lås på begge drejelige aksler.
- Den faste, ikke drejelige aksel, må ikke være løftbar.
- Der foretages en fejlanalyse af en uafhængig, teknisk institution, f.eks. Dansk Teknologisk Institut eller Danmarks Tekniske Universitet. Fejlanalysen skal eftervise, at det ikke ved én fejl i systemet, kan forekomme, at hjulene drejer utilsigtet ud til siden, eller at hjulene bliver selvsporende. Hvis det er sådan, at der er typer af fejl, der ikke normalt vil blive opdaget af føreren, skal der endvidere tages hensyn til, at de(n) nævnte fejl kan være til stede, og der så optræder yderligere én fejl. De fejl, der skal tages hensyn til, er manglende montering af forbindelser mellem bil og sættevogn, hydraulisk fejl, elektriske fejl og sandsynligvis fejl i de mekaniske dele, f.eks. fjedre i fjedermembraner.
- Firmaet, som ejer den omhandlede sættevogn, skal ligeledes være ejer af en sættevogn med automatisk styring, der i perioder skal benyttes af de samme personer, som i andre perioder har benyttet sættevognen med manuel styring.
- Efter en prøveperiode på 9 måneder skal der af ejeren af sættevognene i samarbejde med ovennævnte tekniske institution, som lavede fejlanalysen, udfærdiges en rapport, der fortæller om erfaringerne med systemet, herunder sammenligner de to sættevogne med de forskellige styreapparater. Rapporten skal indeholde chaufførernes erfaringer med brugen af systemet samt oplysninger om eventuelle fejl og mangler, der er konstateret og indsamlet løbende under brugen.

På baggrund af de indkomne erfaringer og sammenligninger vil Færdselsstyrelsen efter modtagelsen af den nævnte rapport beslutte, om sættevognen (og

dermed yderligere sættevogne af samme slags) kan godkendes endeligt."

Af godkendelseserklæringen af 19. januar 1996 fremgik det, at de 2 bageste styrbare aksler skulle være låste, og at låseki-lerne skulle boltes sammen med beslagene på akslernes styre-stænger.

Den 11. marts 1996 sendte Dansk Tankvogns Produktion A/S (DTP) et tilbud til DLG på en fodertanksættevogn med styrbare bagaksler. Af tilbudet fremgår bl.a.:

".....

- b) Aksel 2 udført som efterløber/hydraulisk drejbar aksel. Styringen foregår via et joy-stik, som placeres i trækkerens førerhus. Hydraulikenheden for den drejbare aksel placeres foran bogien under tanken. Enheden drives af en 24V elmotor. Styresystemet forventes at kunne godkendes af de danske myndigheder.

....."

Af en teknisk specifikation, der fulgte med tilbudet som bi-lag, fremgår bl.a.:

".....

Aksler:

2 stk. 11 t SAF aksler, med selvjusterende bremsearme. Servicevenlige nav.

Aksel 2 udført som hydraulisk drejbar aksel. Styringen foregår via et joy-stik, som placeres i trækkerens førerhus. Hydraulikenheden for den drejbare aksel placeres foran bogien under tanken. Enheden drives af en 24V elmotor. Styresystemet er beregnet for kørsel under 7 km/h, og ved højere hastighed er systemet låst.

....."

Virk. A/S trådte efter det for landsretten oplyste i betalingsstandsning i 1996. **Advokat 1**, Nørresundby, fungerede som tilsyn i betalingsstandsningen.

Sagsøger A/S erhvervede rettighederne til projektet, idet "telefonnumre, kundekartoteker, navn og øvrige mulige immaterielle rettigheder og aktiver" blev overdraget for 20.000 kr. i henhold til tilbud af 8. april 1996 fra **Sagsøger A/S** til **Virk. A/S** om køb af en lang række aktiver af det betalingsstandsningssramte selskab. Der skete udveksling af ydelser den 15. april 1996.

Den 15. april 1996 sendte Dansk Teknologisk Institut (DTI) en analyse til **Virk. A/S** i forbindelse med, at sættevognssystemet var blevet testet. DTI konkluderede, at sikkerheden i systemet, hvor der var etableret en begrænsning af hastigheden, hvorunder der var mulighed for manøvrering, var god. **Sagsøger A/S**

Sagsøger A/S udarbejdede sammen med DLG en rapport over brugen af sættevognene på baggrund af, at de chauffører, der førte vognene, udfyldte skemaer med nærmere oplysninger om kørslerne.

Den 21. juni 1996 godkendte Færdselsstyrelsen sættevognene midlertidigt.

Den 13. september 1996 indleverede **Sagsøger A/S** gennem **Patentbureau A/S** et brugsmodeleskrift med anmodning om prøvning. Det fremgår af skriftets sammendrag, at der er tale om:

".....

Et anlæg til tvangsstyring af baghjul på en sættevogn på et lastbilkøretøj, som også omfatter en traktor, omfatter lejringsorgner, i hvilke baghjulene er lejret drejelige således, at baghjulene kan dreje fra en neutral stilling til den ene eller til den anden side til frembringelse af styring af kø-

retøjet i en retning. Anlægget omfatter endvidere kraftgenererende organer til at frembringe drejning af baghjulene til den ene eller den anden side, aktiveringsorganer til aktivering af de kraftgenererende organer til frembringelse af en styring af baghjulene uafhængigt af styringen af traktoren samt låseorganer til i en første stilling at frembringe låsning af baghjulene i den neutrale stilling og til omkobling fra den første til en anden stilling, i hvilken baghjulene er frigivet til drejning ved aktivering af aktiveringsorganerne. Anlægget omfatter yderligere blokeringsorganer indeholdende hastighedsdetekteringsorganer til detektering af køretøjets hastighed og til bestemmelse af, om køretøjets hastighed er større end eller mindre end en fastlagt tærskelværdihastighed, og samvirkende med låseorganerne til at frembringe blokering af låseorganerne i den første stilling, når den af blokeringsorganerne detekterede hastighed er større end tærskelværdihastigheden, og til at frigive låseorganerne fra blokeringen, når den af blokeringsorganerne detekterede hastighed er mindre end tærskelværdihastigheden."

Brugsmodekravene og de nærmere kendetegn er i skriftet beskrevet som:

"BRUGSMODELKRAV

1. Anlæg til tvangsstyring af mindst ét sæt baghjul på en sættevogn eller påhængsvogn på et lastbil-køretøj, som omfatter den nævnte sættevogn eller påhængsvogn samt en forvogn eller en traktor, og omfattende lejringsorganer, i hvilke de nævnte baghjul er lejret drejelige i forhold til sættevognens eller påhængsvognens chassis således, at de nævnte baghjul kan dreje fra en neutral stilling, i hvilken baghjulene ikke frembringer nogen styrevirkning, til den ene side til frembringelse af styring af køretøjet i én retning i forhold til den neutrale stilling eller til den anden side til frembringelse af styring af køretøjet i den modsatte retning i forhold til den neutrale stilling, kraftgenererende organer, der er indrettet til at virke på de nævnte baghjul og til, ved aktivering, at frembringe de nævnte drejninger af de nævnte baghjul til den ene eller den anden side,

aktiveringsorganer, der er monteret i køretøjets førerkabine, og som er indrettet til at blive betjent af køretøjets fører til aktivering af de kraftgenererende organer, til frembringelse af en styring af det nævnte mindst ene sæt baghjul uafhængigt af styringen af forvognen eller traktoren samt

låseorganer, der er indrettet til at blive betjent fra køretøjets førerkabine, i en første stilling, at frembringe låsning af de nævnte baghjul i den nævnte neutrale stilling, og som er omkøbbelbare fra den første stilling til en anden stilling, i hvilken baghjulene er frigivet og kan bringes til at dreje ved aktivering af aktiveringsorganerne,

KENDETEGNET ved, at anlægget yderligere omfatter ved, at anlægget yderligere omfatter blokeringsorganer, der indeholder hastighedsdetekteringsorganer eller er indrettet til at samvirke med en hastighedsdetektor på køretøjet til detektering af køretøjets hastighed og til bestemmelse af, om køretøjets hastighed er større end eller mindre end en fastlagt tærskelværdihastighed, og som samvirker med de nævnte låseorganer og er indrettet til at frembringe blokering af låseorganerne i den nævnte første stilling, når den af blokeringsorganerne detekterede hastighed er større end den nævnte tærskelværdihastighed, og til at frigive låseorganerne fra den nævnte blokering, når den af blokeringsorganerne detekterede hastighed er mindre end den nævnte tærskelværdihastighed.

2. Anlæg ifølge krav 1, **KENDETEGNET** ved, at blokeringsorganerne er indrettet til at låse køretøjet til kørsel ved en hastighed under den nævnte tærskelværdihastighed, fortrinsvis ved at holde køretøjets motor i tomgang, når låseorganerne er i den nævnte anden stilling.
3. Anlæg ifølge krav 1 eller 2, **KENDETEGNET** ved, at anlægget omfatter samtlige baghjulssæt på sættevognen eller påhængsvognen, og at anlægget har lejringsorganer til drejelig lejrning af samtlige baghjulssæt på sættevognen eller påhængsvognen.
4. Anlæg ifølge krav 3, **KENDETEGNET** ved, at de kraftgenererende organer er indrettet til ved drejning af baghjulene til den ene eller den anden side at frembringe en parallel føring af samtlige baghjul på sættevognen eller påhængs-

vognen.

5. Anlæg ifølge et hvilket som helst af kravene 1-4, **KENDETEGNET** ved, at de kraftgenererende organer er indrettet til at frembringe drejning af baghjulene fra den nævnte neutrale stilling til enten en maksimal drejningsstilling til den ene side eller en tilsvarende maksimal drejningsstilling til den anden side.
6. Anlæg ifølge et hvilket som helst af kravene 1-4, **KENDETEGNET** ved, at de kraftgenererende organer er indrettet til at frembringe en kontinuerlig drejning af baghjulene fra den nævnte neutrale stilling til enten den ene eller den anden side.
7. Anlæg ifølge et hvilket som helst af kravene 1-6, **KENDETEGNET** ved, at anlægget er et elektrisk, pneumatisk eller fortrinsvis hydraulisk drevet anlæg.
8. Anlæg ifølge et hvilket som helst af kravene 1-7, **KENDETEGNET** ved, at blokeringsorganerne er indrettet til at samvirke med en hastighedsdettektor i køretøjets ABS-bremsesystem.
9. Anlæg ifølge et hvilket som helst af kravene 1-8, **KENDETEGNET** ved, at blokeringsorganerne er indrettet til ved manglende hastighedsdetektering at frembringe den nævnte blokering af låseorganerne og er indrettet til kun at frembringe den nævnte frigivelse af låseorganerne fra den nævnte blokering ved en positiv detektering af hastigheden som en hastighed, der er mindre end den nævnte tærskelværdi.
10. Anlæg ifølge et hvilket som helst af kravene 1-9, **KENDETEGNET** ved, at den nævnte tærskelværdi er mindre end 30 km/t, fortrinsvis mindre end 20 km/t, såsom fortrinsvis 10 km/t.
11. Anlæg ifølge et hvilket som helst af kravene 1-10, **KENDETEGNET** ved, at blokeringsorganerne er indrettet til at samvirke med køretøjets gearvælger og er indrettet til kun at tillade frigivelse af låseorganerne fra den nævnte blokering, når køretøjets gearvælger er sat i et laveste gear til kørsel fremefter og/eller baggear."

Brugsmodelskriftet blev den 26. juni 2002 fulgt op af en pa-

tentansøgning, og patentet blev godkendt under nr. 0 925 217.

DTI sendte den 24. februar 1997 sin evaluering af projektet til **Sagsøger A/S**. DTI konkluderede, at systemet havde vist sin egnethed, og at sikkerheden ved styre- og sikringssystemet var god og af færdselssikkerhedsmæssig god standard.

Herefter godkendte Færdselsstyrelsen ved brev af 6. marts 1997 til **Sagsøger A/S** den treakslede sættevogn med styresystemet.

Den 1. februar 2001 sendte **Patentbureau A/S** **Sagsøger A/S** på vegne af **Sagsøger A/S** et brev til VM Tarm A/S (VM Tarm), hvor VM Tarm blev gjort opmærksom på **Sagsøger A/S** **Sagsøger A/S** patent og brugsmode, fordi **Sagsøger A/S** havde fået den opfattelse, at VM Tarm leverede køretøjer med udstyr, der stred mod deres rettigheder.

Den 16. oktober 2001 skrev VM Tarm til Færdselsstyrelsen og søgte om dispensation fra reglerne om styreapparat. Af brevet fremgår:

"Idet der henvises til vores telefonsamtaler, ansøger VM Tarm a/s hermed om dispensation fra bestemmelserne i Detailforskrifter for køretøjer punkt 4.01.310 (2) "Køretøj til synsfri sammenkobling" "Sættevognen må ikke være forsynet med den i pkt. 4.01.100 (3) e) nævnte supplerende, manuelle styring fra førerpladsen."

Vores kunde DLG Transport (Dansk Landbrugs Grovvarereselskab) ejer 2 stk. 2 akslede sættevogne med manuel mulighed for styring af 2. aksel fra førerpladsen, fabr. **Sagsøger A/S** og VM Tarm er i øjeblikket i gang med at bygge 2 stk. tilsvarende sættevogne. Til de eksisterende sættevogne er DLG i besiddelse af 2. stk. trækere og køretøjerne er synet i fast kombination.

....."

Der er fremlagt brochuremateriale fra 1995 fra et hollandsk firma, Tridec transport industry development centre bv. (Tridec), vedrørende det af selskabet solgte styresystem. Af brochurematerialet fremgår bl.a.:

"TRIDEC STYRESYSTEM TYPE HF-X

Systemet er udviklet til sættevogne med højt tyngdepunkt og kort totallængde for at opnå god stabilitet. Dette opnås ved styring af forreste og bageste aksel, hvilket kræver små styrevinkler, hvorved der kan anvendes en bred fjedermidte.

.....

LEVERANCEN OMFATTER:

Trækkerplateau type HF indsvejset i chassiset, leveret komplet formonteret, inklusive drejekrans, drejetap og styrekile samt hydrauliske cylindre. Egnet til 15 t trækkerbelastning;

Pr. styret aksel et akseldrejeplateau færdigt formonteret med sporstænger, og alt efter anvendelse hydrauliske cylindre og styrestænger. Styrestænger er inklusive styrekugler;

En betjeningsenhed til positionering af akslen, med integreret håndpumpe til etablering af et fortryk i det hydrauliske kredsløb;

.....

TRIDEC KOMPAKT EFTERSTYRING

De hydrauliske styresystemer fra TRIDEC kan udstyres med TRIDEC Kompakt efterstyring.

Derved bliver det muligt at styre akslerne uafhængigt af sættevognstrækkeren. For at komme til vanskeligt tilgængelige (aflæsnings-)steder styrer føreren fra kabinen (eller passageren stiger ud og løber ved siden af) for at få det nødvendige hjuludsving.

For at kunne konstruere efterstyringen så kompakt som muligt har TRIDEC udviklet en hydraulikblok,

der overtager de oprindelige ventilers funktion. Som energikilde medfølger et elektrohydraulisk 24 V-aggregat.

Betjeningsdisplayet er forsynet med to kontakter og to kontrollamper for at opnå en enkel betjening.

.....

TRIDEC EFTERSTYRING MED INFRARØD FJERNBETJENING

TRIDEC-efterstyringen kan udstyres med en trådløs fjernbetjening. Derved er det muligt at styre sættevognen uafhængigt af sættevognstrækkeren over en afstand på ca. 15 meter med visuel kontakt mellem sender og modtager. Dette giver føreren eller passageren en væsentlig større bevægelsesfrihed under efterstyringen, hvilket forbedrer sikkerheden.

Ved levering af denne efterstyring medfølger også et panel med forskellige kontrollamper og betjeningskontakter. Dette gør det muligt at betjene efterstyringen manuelt, hvis den infrarøde fjernbetjening ikke er til stede. På dette panel findes også nøgleafbryderen for til- og frakobling af efterstyring. For at undgå usikre situationer skal føreren altid først stige ud og betjene nøgleafbryderen.

....."

Ved telefax af 4. december 2001 skrev Tridec til VM Tarm og beskrev funktionen for det styringssystem på selvslæbende aksel, som Tridec leverede til VM Tarm i forbindelse med VM Tarms produktion af sættevogne med selvstyrende bagaksel. Heraf fremgår:

"Når den manuelle styringssystem ikke er i funktion, vil akslen fungere ligesom en normal traileraksel.

Aktivering af den manuelle styringssystem via kontrolboksen, muliggør manuel styring venstre eller højre ved brug af kontrolboksen. Hastigheden for hvordan det sker er begrænset.

Selvfølgelig skal der indbygges en sikkerhed, for at beskytte den manuelle styringssystem ved opera-

tion ovenfor hastighedsoverskridelse 10 km i timen.

Når akslen, ved hjælp af blokerings-cylindren, er låst, vil en kontrollampe - fortrinsvis ved chaufførens display, vise at den manuelle styringssystem ikke arbejder."

Der er i sagen fremlagt et hollandsk patentbevis vedrørende et hollandsk patent 193451. Dette patent vedrører "trækkende enhed med regulerbar sættevogn".

Sagsøger A/S har opgjort sit tab ud fra angivelse af, at selskabet har et dækningsbidrag på 170.000 kr. for fodertank-sættevogne, idet selskabet har kalkuleret med en salgspris på 850.000 kr. for en sættevogn med styresystemet, og at der anvendes materialer med 400.000 kr. og lønomkostninger med 280.000 kr.

Sagsøger A/S revisionselskab, Ernst & Young, har den 10. januar 2005 lavet en erklæring vedrørende den foretagne beregning af dækningsbidrag. Heraf fremgår:

"Vi har udført de arbejdshandlinger, som blev aftalt med Dem, og som er angivet nedenfor vedrørende solgte fodertanksættevogne i perioden 1999-2003. Vort arbejde er udført i overensstemmelse med den danske revisionsstandard om aftalte arbejdshandlinger. Arbejdshandlingerne blev udelukkende udført for at hjælpe Dem til at vurdere pålideligheden af salgspriser, materialeforbrug, lønforbrug samt dækningsbidrag samt til at fremlægge som dokumentation herfor i forbindelse med Deres retssag mod VM Tarm A/S og er opsummeret som følger:

1. Vi modtog opgørelse over de solgte fodertanksættevogne og efterprøvede sammentællingen af de af **Sagsøger A/S** beregninger, og vi sammenholdt saldiene med registreringer i finansbogholderiet.
2. Vi kontrollerede, at de anførte salgssummer stemmer til underliggende fakturaer samt opgjorde den gennemsnitlige salgssum.

3. Vi kontrollerede det anvendte materialeforbrug til underliggende sagskort, der er udskrevet fra selskabets finanssystem samt opgjorde det gennemsnitlige materialeforbrug.
4. Vi foretog stikprøvevis kontrol af det anvendte materialeforbrug til underliggende bilag.
5. Vi kontrollerede, at de anvendte timer stemte til underliggende sagskort, der er udskrevet fra selskabets finanssystem.
6. Vi kontrollerede stikprøvevist det beregnede dækningsbidrag samt opgjorde det gennemsnitlige dækningsbidrag.

Vi har fundet følgende forhold:

- a) Med hensyn til punkt 1 fandt vi, at sammentællingen var korrekt, og at saldiene stemte.
- b) Med hensyn til punkt 2 fandt vi, at der var overensstemmelse mellem beløbene og at den gennemsnitlige salgssum kunne opgøres til kr. 843.971.
- c) Med hensyn til punkt 3 fandt vi, at der var overensstemmelse mellem beløbene og at det gennemsnitlige materialeforbrug kunne opgøres til kr. 349.391.
- d) Med hensyn til punkt 4 fandt vi, den underliggende dokumentation stemte til registreringer jf. sagskortene.
- e) Med hensyn til punkt 5 fandt vi, at der var overensstemmelse mellem beløbene og at det gennemsnitlige lønforbrug kunne opgøres til kr. 278.993, reguleret for estimeret timeforbrug til produktudvikling.
- f) Med hensyn til punkt 6 fandt vi, at de beregnede dækningsbidrag var korrekte og at det gennemsnitlige dækningsbidrag kunne opgøres til kr. 215.587.

Da ovennævnte arbejdshandlinger hverken er revision eller review i overensstemmelse med danske revisionsstandarder herom, udtrykker vi ikke nogen grad

af sikkerhed for salgspriser, materialeforbrug, lønforbrug samt dækningsbidrag vedrørende foder-tanksættevognene.

Hvis vi havde udført yderligere arbejdshandlinger, revideret eller udført review af regnskabet i overensstemmelse med danske revisionsstandarder, kunne andre forhold være fundet og rapporteret til Dem.

Vor erklæring er udelukkende udarbejdet med det formål, der er nævnt i denne erklærings første afsnit og til Deres brug, og den må ikke bruges til noget andet formål eller videregives til nogen anden. Erklæringen vedrører kun de konti og forhold, der er nævnt ovenfor, og kan ikke udstrækkes til at omhandle **Sagsøger A/S** regnskab som helhed.

....."

Forklaringer:

Vidne 1 har forklaret, at han er direktør i **Sagsøger A/S**. Han var tidligere direktør i **Virk. A/S**, der gik i betalingsstandsning i 1996. Selskaberne har siden sidst i 50'erne bygget fodertankbiler og har længe arbejdet sammen med DLG. DLG rettede henvendelse til **Virk. A/S** for at høre, om **Virk. A/S** kunne lave et system, der gjorde det muligt for DLG at transportere foder med sættevogn. Det ville kræve, at sættevognen kunne manøvreres særskilt, så chaufførerne kunne komme ind til de enkelte gårde, hvor der ikke altid er gode pladsforhold. Indtil da havde DLG kørt med forvogn og anhænger. Der var ikke i Danmark lavet en sættevogn til foderstofbrug. Han sagde til DLG, at det godt kunne lade sig gøre. Der blev holdt møder med nogle af DLG's chauffører for at få præciseret, hvilke ønsker chaufførerne havde til sættevognene. Det første møde var i 1994 eller 1995. Han troede først, at **Virk. A/S** ville kunne finde et egnet system i Europa, men det viste sig, at der ikke fandtes noget, der kunne godkendes i Danmark. Derfor blev **Virk. A/S** nødt til selv at gå ind i et udviklingsarbejde. **Virk. A/S** forventede at få et forspring på

markedet og en stor ordre fra DLG. I første omgang bestilte DLG tre sættevogne - to 3-akslers sættevogne og en 2-akslers sættevogn. **Vidne 2** fra DLG sagde til ham, at **Virk. A/S** ikke skulle gå hen og give systemet til konkurrenterne. Det var således hans opfattelse, at de arbejdede sammen med DLG under en fortrolighedskodeks. Det er derfor overraskende for ham, at en chauffør har vist en sættevogn frem for VM Tarm. En forevisning kan dog ikke umiddelbart danne grundlag for en kopiering. Det kræver, at man laver en nærmere undersøgelse af blandt andet ledningssammensætning og skiller nogle ting ad. At et køretøj kører på gaden er slet ikke nok til, at man kan lave en kopi af systemet. Færdselsstyrelsen ville først ikke godkende, at der var to styresystemer. **Virk. A/S** kom med et oplæg til Færdselsstyrelsen om, hvordan problemet kunne løses ved, at der var en reduktion af den hastighed, køretøjet kunne føres med, når det selvstændige styresystem for sættevognen var slået til. Ved den første midlertidige godkendelse i januar 1996 skulle køretøjerne køre med låste aksler. Sættevognene kørte derfor som traditionelle sættevogne med faste aksler. **Virk. A/S** havde undervejs et samarbejde med DLG om udviklingen. De enkelte chauffører skulle løbende rapportere om vognens funktion. Dansk Teknologisk Institut lavede en rapport om systemet. Systemet blev løbende udviklet, og processen kom til at tage noget længere tid end forventet. **Virk. A/S** gik i betalingsstandsning og i april 1996 købte **Sagsøger A/S** rettighederne til systemet af **Virk. A/S** sammen med en række andre aktiver. Købet skete i henhold til et tilbud udarbejdet af **Advokat 1**, der var tilsyn under betalingsstandsningen. **Sagsøger A/S** interesserede sig kun for den samlede købesum. Han ved ikke, om **Advokat 1** kendte til udviklingsarbejdet med styresystemet. Da styresystemet den 21. juni 1996 blev godkendt, var det ikke helt færdigt, men det var sikkert at køre med. **Patentbureau A/S** skrev brugsmodelskriftet og patentansøgningen i samarbejde med

Sagsøger A/S. Hans umiddelbare vurdering er, at selskabet har brugt mellem 1,5 og 2 mio. kr. på udviklingsarbejdet og opnåelse af patentet. De 2-akslede sættevogne giver et mindre dækningsbidrag end de 3-akslede sættevogne. Han har ikke ønsket at fortælle modparten om **Sagsøger A/S'** kunder og antallet af solgte sættevogne med systemet. Han vil dog oplyse, at **Sagsøger A/S** har solgt 27 sættevogne med det pågældende styresystem. De er alle solgt til indregistrering i Danmark. Tridac og Hosta-systemerne, der fandtes forud for **Sagsøger A/S'** system, kunne ikke opfylde Færdselsstyrelsens krav. Der har i 30 til 40 år eksisteret systemer med styrende aksler på sættevogne, hvor akslerne har været låst. Der har været tale om blokvognssystemer, hvor en bagved gående eller kørende person har kunnet styre sættevognens bagaksler. Der fandtes ikke et system, hvor føreren kunne styre selv, der kunne godkendes i Danmark, fordi der ikke var den fornødne sikkerhed på de eksisterende systemer. Han blev opmærksom på VM Tarms produktion, da selskabet tabte ordrer. Han fik oplyst, at VM Tarms produkt kunne det samme. Derfor kontaktede han patentbureauet og bad dem skrive til VM Tarm. Den foretagne opgørelse af tabet er baseret på efterkalkulationer af gennemførte handler.

Vidne 3 har forklaret, at han i 24 år har været direktør i VM Tarm. Det var han indtil september 2004. Han er nu direktør i VM Tarms moderselskab og er reelt ejer af virksomheden. VM Tarm bygger tankbiler i et tæt samarbejde med kunderne. DTP var et lille firma fra Grinsted, der blev drevet af nogle udbrydere fra **Sagsøger A/S**. DTP blev overtaget af VM Tarm i begyndelsen af 90'erne, og produktionen flyttede til Tarm. VM Tarm har bygget to sættevogne for DLG, der kører med styrbare aksler. Derudover har de leveret en vogn yderligere med systemet, formentlig til "Vestjyllands Andel". Han mener ikke, at VM Tarm har leveret andre sættevogne med sy-

stemet. Han mener således ikke, at der er solgt en sættevogn med systemet til "Virksomhed 1". En fodervogn med systemet ligger i en prisklasse på 700.000 til 900.000 kr. VM Tarm har i mange år samarbejdet med det hollandske firma Tridec. DLG henvendte sig på et tidspunkt til VM Tarm. DLG ønskede at få bygget en sættevogn med styrbare aksler. DLG præsenterede en sættevogn hos VM Tarm, der var bygget af Sagsøger A/S. Han kan ikke huske hvornår. De havde en intern diskussion i VM Tarm om, hvorvidt det ville være problematisk, at de lavede en sættevogn med det samme system. Det mente de ikke, da de bare købte de ting, de skulle bruge hos det hollandske firma Tridec, der havde produceret systemet i mange år. Sættevognene skulle passe til trækkerne, som Sagsøger A/S havde leveret til DLG. Han blev meget overrasket, da VM Tarm fik en henvendelse fra Patentbureau A/S. Han mente ikke, at det kunne være rigtigt, at Sagsøger A/S havde patentbeskyttelse. Det hollandske selskab Tridec, der er Europas største producent på området, har utallige gange oplyst VM Tarm om, at der ikke var noget rettighedsproblem, fordi der var tale om et almindeligt, kendt princip. Han mener, at det system, Tridec leverede, kunne det nødvendige. De købte akslerne et andet sted, og så kunne systemet uden videre monteres. Hastighedsdetekteringen fulgte også med fra Tridec. Han er selv tekniker og kender Tridecs materiale, men det var ansatte teknikere, herunder den tekniske chef, Vidne 4, der stod for opbygningen af systemet, herunder anvendelsen af delene fra Tridec. Færdselsstyrelsen godkendte deres sættevogne med Tridecs styresystem. Der er ikke et dækningsbidrag på sættevognene på 170.000 kr. Det er en meget presset branche, og hos VM Tarm er fodertankvognene en marginalproduktion.

Vidne 4 har forklaret, at han siden august 1986 har arbejdet for VM Tarm. Han er akademiingeniør og HD i afsæt-

ningsøkonomi. Han har i 1989/90 været med til at levere sættevogne med styrbare aksler/tvangsstyrede aksler til Sverige. Man har længe kendt systemer med tvangsstyrede aksler, der blev styret over kongetappen. Det er heller ikke nyt, at man kan tvangsstyre uden om kongetappen. I marts 1996 gav DTP et tilbud til DLG efter en henvendelse fra **Person 2** fra DLG. DTP blev bedt om at levere sættevogne med styrbare aksler. Der var mange, der ønskede et sådan system. DTP fik præsenteret en sættevogn, som **Sagsøger A/S** havde leveret til DLG. Han ville gerne se, hvordan systemet fungerede. De var flere ansatte, der kiggede på den, vurderede den og tog billeder. Den blev kørt ind over graven, så de kunne kigge nærmere på den. De undersøgte blandt andet, hvordan hastighedsbegrænsningen var lavet. Der var ikke nogen overraskende momenter. Han betragtede ikke systemet som unikt. Han kendte til de konstruktionsmetoder, der var anvendt. Det var derfor, han kunne lave et tilbud til DLG. I første omgang ønskede DLG kun en sættevogn, der kunne fungere sammen med trækkeren fra **Sagsøger A/S**. Akselsystemet, der blev brugt, købte de hos Tridec. Der blev i første omgang ikke nogen leverance til DLG. De så engang imellem vognene fra **Sagsøger A/S**, når de var inde til reparation. VM Tarm fik på et tidspunkt en henvendelse om **Sagsøger A/S** patent, men de mente, at der var tale om et kendt system, og at der ikke var blevet krænkert noget patent. Han har ikke noget nærmere kendskab til den henvendelse, der blev rettet til Tridec. I DTPs tilbud er sikkerhedssystemets tekniske udførsel ikke beskrevet nærmere. Det er ikke normalt, at det beskrives detaljeret i et tilbud. Han ved ikke, hvor i Tridecs brochuremateriale det står, at styresystemet låses ved, at motoren går i tomgang over en vis hastighed. Der står ikke præcist, hvordan låsesystemet virker. De monterede Tridecs system på sættevognene til DLG. De testede sikkerhedssystemet, der var indbygget i Tridec-systemet. Hastighedsdetektoren sad på sættevognen. For at overhol-

de myndighedernes krav, skulle den indstilles, sådan at styresystemet blev blokeret, når hastigheden oversteg 10 km. i timen. Han ved ikke, hvad det var, DTI skulle kontrollere. Han har haft det overordnede ansvar for arbejdet. Det var andre, der stod for den konkrete udførelse af arbejdet på sættevognene. De kontrollerede ikke, om der var lavet nogle ændringer i DLG's trækere. Han ved ikke, om DLG ønskede, at trækkerne skulle kunne køre både med **Sagsøger A/S** og VM Tarms sættevogne. Han mener, at der var tale om helt nye trækere, som de lavede sættevogne til. Han mener, at Tridac fik **Sagsøger A/S** brugsmodelekskrift tilsendt i tysk oversættelse i forbindelse med, at VM Tarm undersøgte, om de krænkede nogen rettigheder. Han kan ikke huske det nærmere. Det var en af medarbejderne, **Person 1**, der stod for undersøgelserne. **Person 1** meddelte på et tidspunkt mundtligt, at de ikke krænkede nogen rettigheder. Ud over de to vogne til DLG leverede de også en vogn med samme styre- og sikkerhedssystem til "Skjern Å Andel", nu "Vestjyllands Andel". Han mener ikke, at de har leveret et tilsvarende system til "**Virksomhed 1**". På den sættevogn er der et system, der styres over kongetappen. Der er også hastighedsdetektering over ABS-systemet på denne sættevogn, ligesom motoren går i tomgang ved for høj hastighed. Han mener dog ikke, at der er tale om det samme system i det tilfælde.

Vidne 5 har forklaret, at han har været chauffør hos DLG fra 1974 til 1981 og fra 1983 indtil nu. Han har været med til et projekt vedrørende indkøb og udvikling af sættevogne med styrbare bagaksler. I 1994 var han på en messe i Hannover, hvor han sammen med andre fra DLG så på sættevogns- og lastvognsopbygning. DLG ønskede en sættevogn med styrbare bagaksler, der kunne styres med joystick. De havde set noget tilsvarende på blokvogne i Hannover, men ikke på tankvogne. I december 1994 holdt DLG tre særskilte møder med eventuelle

leverandører, herunder [Sagsøger A/S] og DTP. [Sagsøger A/S] ville gerne bygge en sættevogn til DLG. I august/september 1995 blev den første sættevogn færdig. I januar 1996 blev den godkendt. Den 29. januar 1996 blev den fotograferet ved Axelborg. Der blev aldrig talt om hemmeligholdelse af sættevognsprojektet. Tværtimod blev han opfordret til at vise sættevognen frem af både DLG og [Sagsøger A/S]. De bageste aksler var ikke låst med bolte, da vognen var klar i januar 1996. Han kunne låse akserne op og bruge systemet. Han har vist vognen frem hos DTP i Grinsted. Det var kort efter, at han havde fået vognen. Det var i marts 1996. I marts eller april måned var han to dage hos Dansk Teknologisk Institut i Århus, hvor de testede bilen. Han brugte systemet i sit daglige arbejde. Der var småproblemer hen ad vejen. Nogle af problemerne blev udbedret af [Sagsøger A/S], andet blev lavet andre steder. Låsesystemet fungerede ikke godt. Det kunne hoppe op, hvis vognen ikke stod helt lige, når den blev låst. Efter november 2001 fik de nye aksler og låsesystemer på, fordi det var slidt op. På et tidspunkt fik DLG leveret andre sættevogne. De skulle have været tilpasset de gamle trækkere, men det endte med, at de også fik nye trækkere. Han ved ikke, om de nye trækkere kunne bruges på [Sagsøger A/S] sættevogne, det har aldrig været forsøgt.

Vidne 6 har forklaret, at han er ansvarlig for salgafdelingen i det hollandske firma Tridec. Tridec er specialiseret i hydrauliske og mekaniske styresystemer. Tridec har to produktionssteder og 130 medarbejdere. Det er korrekt, at virksomheden har lavet akselstyringssystemer, der kan låse akslen ved visse hastigheder. Det hollandske patent, som han har sendt til VM Tarm, vedrører den hydrauliske styring af aksler. Patentet berører ikke låsemekanismen. Hastighedsreguleringen, som VM Tarm har benyttet, er ikke leveret af Tridec. Der er forskellige sikkerhedskrav i de europæiske lande,

der bl.a. foreskriver forskellige hastighedsbegrænsninger, hvis systemet skal anvendes. Han er ikke specialist på det område. Han har fået tilsendt **Sagsøger A/S** brugsmodelskrift af VM Tarm. Han mener ikke, at der er en konflikt mellem det, Tridex har leveret, og brugsmodellen. Tridexs leverance til VM Tarm bestod af fastgørelsesdelen, en cylinder og hydraulikmotoren. Ved et simpelt indgreb kan man gennem ABS-systemet få styringssystemet til kun at virke ved lave hastigheder. Denne metode er flere årtier gammel. Han kender ikke til, at motorstyring har været benyttet som hastighedsregulering. Hastighedsreguleringen ligger uden for Tridexs leverance. Kunden skal selv sørge for, at et hastighedsbegrænsende system monteres. Det er alment kendt, at der er forskellige sikkerhedsmæssige krav i de enkelte lande, der skal overholdes.

Vidne 7 har forklaret, at han er civilingeniør og har arbejdet med patenter i en årrække. Han er nu daglig leder af den elektriske/mekaniske afdeling i **Patentbureau A/S**.

Han har forfattet **Sagsøger A/S** brugsmodelskrift og patentansøgning. De fik først lavet en nyhedsundersøgelse hos de svenske patentmyndigheder, som er internationalt nyhedssøgende. Her fik han kendskab til andre patenter på området. Han mente på den baggrund, at der var tale om en nyskabelse, og at der var basis for at lave en patentansøgning. Den 13. september 1996 anmodede han på vegne af **Sagsøger A/S** om en brugsmodelprøvning.

Det er nemmere at få en brugsmodel registret, da der kun skal være en tydelig forskel til tidligere modeller. Efterfølgende indgav han patentansøgning i Danmark, Europa og USA. Både den amerikanske patentmyndighed og den europæiske patentmyndighed foretog en supplerende nyhedsundersøgelse. Der kunne være kommet noget frem i mellemtiden, der ikke havde været offentliggjort, da den første nyhedsundersøgelse blev lavet, men

det gjorde der ikke. Det blev af alle myndighederne konkluderet, at der var tale om en nyhed med tilstrækkelig opfindershøjde. Opfindelsen i **Sagsøger A/S** patent og brugsmodel er det, der er beskrevet under "KENDETEGNET". Det er hastighedsdetekteringsorganerne og blokeringsorganerne og samspillet imellem dem. Man kan ikke se opfindelsens funktioner ud fra fotografier af sættevognen.

Vidne 2 har forklaret, at han fra 1992 til 1995 var souschef i DLG-transport. Et af hans ansvarsområder var tankvogne. DLG var interesseret i sættevogne. Så behøvede chaufførerne ikke vente, mens vognene blev læsset, og trækkeren ville kunne bruges til andre opgaver, når der ikke var behov for at køre med foder. DLG begyndte et samarbejde med **Sagsøger A/S** om en sættevognsløsning. Der blev ikke lavet en aftale om, at projektet var eksklusivt. Det var en fordel for DLG at få et forspring i anvendelsen af et system, der kunne bringe logistikomkostningerne ned. Han sagde til medarbejderne, at de gerne ville have et fortrin frem for konkurrenterne på dette område. Han ved ikke, om ideen også blev drøftet med andre tankvognsvirksomheder. Medarbejderne fik ikke tavshedspligt, men han tilkendegav, at de gerne ville have et forspring. Han sagde ikke til **Sagsøger A/S**, at de ikke kunne sælge systemet til andre, men DLG ville gerne have et fortrin i en periode. **Vidne 5** viste vidnet en færdig sættevogn, efter han havde skiftet arbejdsplads til Liniebus. **Vidne 5** viste, hvordan sættevognen kunne dreje. Vidnet var oppe i trækkerens førerhus. Han tiltrådte hos Liniebus 1. juni 1995. Det var kort derefter, at han fik vist sættevognen.

Procedure:

Sagsøger A/S har til støtte for sine påstande gjort gældende, at **Sagsøger A/S** har opnået patent- og brugsmodelbeskyt-

telse på det sættevognssystem med styrbare bagaksler, som VM Tarm har erkendt, at de har efterlignet. Bevisbyrden for, at patentet og brugsmodeleregistreringen ikke er gyldige, påhviler VM Tarm. Allerede fordi VM Tarm ikke har nedlagt påstand om, at **Sagsøger A/S** patent kendes ugyldigt, er VM Tarm afskåret fra at gøre gældende under sagen, at det meddelte patent er ugyldigt, jf. patentlovens § 61. For så vidt angår brugsmodelebeskyttelsen anføres det, at kravet til opfinderhøjde er, at der skal være en tydelig forskel til tidligere opfindelser. Der er ikke fra VM Tarms side ført bevis for, at det ikke er tilfældet. De særlige kendetegn ved **Sagsøgers A/S** opfindelse er ikke, at sættevognens bagaksler kan styres, men sikkerhedssystemet med hastighedsdetekteringsorganer, der er forbundet med låse- og blokeringsorganer. Blokeringen sker fortrinsvis ved, at motoren går i tomgang ved for høj hastighed. Der er ikke ført bevist for, at et sådant system var udviklet forud for **Sagsøger A/S** opfindelse. En gennemgang af kendetegnene og de fremdragne modhold sammenholdt med det materiale, VM Tarm har fremlagt, viser klart, at der ikke forelå nyhedsskadende modhold da brugsmodelekriftet blev indgivet den 13. september 1996. Den fremvisning, der har været foretaget af **Vidne 5**, har ikke været efter accept fra **Sagsøger A/S** side. Det er ikke bevist, at der har været tale om en offentliggørelse, der har været nyhedsskadelig i forhold til at opnå brugsmodele- og patentbeskyttelse. Almindelig kommerciel brug ikke er nyhedsskadelig, da det ikke er muligt at kopiere systemet på den baggrund. I DTPs tilbud står der ingenting om, hvordan sikkerhedssystemet skulle opbygges. Dette tilbud beviser derfor ikke, at DTP på det tidspunkt havde et system svarende til **Sagsøger A/S** system. Såfremt retten lægger til grund, at der er sket nyhedsskadelig offentliggørelse inden indgivelsen af brugsmodelekriftet, gøres det gældende, at det er sket uden **Sagsøger A/S** samtykke. Derfor har **Sagsøger A/S** stadig beskyttel-

se efter brugsmodelloven § 3, stk. 3, jf. patentlovens § 2, stk. 5. VM Tarm har ikke været i god tro om de skete krænkelse. Brugsmodellen blev offentliggjort i 1997. 1. februar 2001 blev en kopi af brugsmodelskriftet sendt til VM Tarm, der først den 16. oktober og 21. december 2001 søgte godkendelse hos Færdselsstyrelsen. Da VM Tarm helt bevidst har ignoreret **Sagsøger A/S'** rettigheder, er der grundlag for at idømme VM Tarm straf i anledning af den skete krænkelse efter patentlovens § 57 og brugsmodellovens § 39. Med hensyn til fastsættelse af erstatning er det erkendt af VM Tarm, at der er lavet tre sættevogne, der krænker **Sagsøger A/S'** rettigheder. Ud fra **Vidne 4's** beskrivelse af den sættevogn, der er leveret til **Virksomhed 1**, må det lægges til grund, at der også er sket en krænkelse i dette tilfælde. Erstatningen kan derfor udmåles ud fra, at der er sket mindst 4 krænkelse. På baggrund af **Sagsøger A/S'** beregninger, der er støttet af Ernst & Youngs erklæring kan det lægges til grund, at **Sagsøger A/S** har mistet et dækningsbidrag på 170.000 kr. pr. vogn. Det forhold, at rettighederne til projektet er købt billigt i april 1996, kan ikke føre til et andet resultat.

VM Tarm har til støtte for sin principale påstand gjort gældende, at der ikke foreligger en krænkelse af **Sagsøger A/S'** rettigheder, fordi patentet og brugsmodelregistreringen er ugyldige som følge af manglende nyhedsværdi og opfinderhøjde. Patentlovens § 61 afskærer ikke retten fra i nærværende sag at tage stilling til, om patentet er ugyldigt på grund af disse mangler. Det er dokumenteret, at der længe før **Sagsøger A/S** fik patent og brugsmodelbeskyttelse, fandtes sættevogne med styrbare aksler. Disse har hele tiden været underlagt særlige restriktioner fra myndighederne. Det anvendte sikkerhedssystem er ikke en opfindelse lavet af **Sagsøger A/S**. Der er tale om et krav fra færdselsmyndighedernes side. Sikker-

hedssystemet er baseret på, at der sendes en impuls fra ABS-systemet, der medfører, at bagakslerne låses over en vis hastighed. Der er tale om en simpel proces. Det fremgår også af modholdene i brugsmodelskriftet og patentansøgningen og af Tridecs brochure, at dette system har været velkendt. **Sagsøger A/S**

har offentliggjort opfindelsen, inden brugsmodelskriftet blev indgivet. Det skete ved, at DLG's chauffører allerede fra januar 1996 fik lov til at køre med sættevognene uden krav om hemmeligholdelse eller diskretion. Ideen var på dette tidspunkt i det store hele færdigudviklet. Chaufførerne fremviste sættevognene og demonstrerede dem nærmere. I marts 1996 skete der en detaljeret fremvisning til DTP. Det tilbud, DTP har afgivet den 11. marts 1996, viser tydeligt, at DTP har været nøje bekendt med, hvordan sikkerhedssystemet fungerede i detaljer. Der er altså sket offentliggørelse længe forud for beskyttelsesdatoen den 13. september 1996. Den lave pris, der blev betalt for immaterielle rettigheder i 1996, på hvilket tidspunkt systemet reelt var færdigudviklet, viser at man har været klar over, at der ikke forelå en beskyttelsesværdig opfindelse. Hvis landsretten ikke finder, at patentet og brugsmodelregistreringen er ugyldige kan der gives **Sagsøger A/S**

medhold i påstandene 1 og 2. Det bemærkes, at VM Tarm i så fald har været i god tro med hensyn til kränkelsen som følge af kendskabet til det hollandske patent og den skete fremvisning af sættevognen. Der er derfor ikke grundlag for at idømme erstatning. Hvis der skal idømmes erstatning, skal der ved udmålingen lægges vægt på værdiansættelsen af rettighederne til systemet ved **Sagsøger A/S** overtagelse fra **Virk. A/S**. Der kan ikke lægges vægt på en erklæring fra **Sagsøger A/S**

egen revisor. Der er kun ført bevis for, at der er sket kränkelse af rettighederne i 3 tilfælde. Der er ikke grundlag for at idømme straf, da der ikke er tale om en grov kränkelse.

Landsrettens begrundelse og resultat:

VM Tarm har erkendt at have lavet et produkt, der svarer til det anlæg til tvangsstyring af bagakslerne på sættevogne, som **Sagsøger A/S** har opnået brugsmodelbeskyttelse og patent på.

Da VM Tarm ikke i sagen har nedlagt påstand om, at patentet kendes ugyldigt kan landsretten ikke tage stilling til, om **Sagsøger A/S** patent er ugyldigt som følge af manglende opfinderhøjde eller manglende nyhedsværdi, jf. herved patentlovens § 61.

Sagsøger A/S har på baggrund af det indleverede brugsmodelskrift og den foretagne prøvning i Patent- og Varemærkestyrelsen opnået registrering af anlægget til tvangsstyring af bagakslerne på sættevogne som brugsmodel. Det påhviler derfor VM Tarm, der har erkendt at have produceret sættevogne med tilsvarende anlæg, at godtgøre, at **Sagsøger A/S** frembringelse ikke opfyldte kravene i brugsmodellovens § 3 om, at frembringelsen skal være ny i forhold til, hvad der var kendt før ansøgningens indleveringsdag, og at den tydeligt skal adskille sig herfra.

VM Tarm har ikke ved den skete bevisførelse, herunder fremlæggelsen af det hollandske patentbevis, brochurematerialet fra Tridec eller de afgivne forklaringer, godtgjort, at **Sagsøger A/S** frembringelse ikke opfyldte kravet til opfinderhøjde.

Det er for landsretten heller ikke godtgjort, at den brug af sættevogne med anlægget til tvangsstyring af bagakslerne, der skete forud for indleveringen af brugsmodelskriftet, eller den forevisning, der skete for forskellige virksomheder og personer forud for indleveringen, havde en sådan karakter, at

en sagkyndig herved blev sat i stand til at udøve opfindelsen. Der er således ikke for landsretten ført nærmere bevis om, hvilke undersøgelser af sættevognen, der blev foretaget, og hvad en tekniker kunne udlede af undersøgelsen. Forklaringerne afgivet af **Vidne 3** og **Vidne 4** kan ikke anses for tilstrækkeligt bevis i denne henseende. Det er således ikke godtgjort, at der forud for indleveringen af brugsmodelskriftet var sket en sådan offentliggørelse af opfindelsen, at kravene til registrering ikke var opfyldt.

På denne baggrund har **Sagsøger A/S** gyldig brugsmodelregistrering vedrørende anlægget til tvangsstyring af bagaksler som beskrevet i brugsmodelregistrering nr. 9600308, og da landsretten som nævnt ikke kan tage stilling til gyldigheden af patent nr. DK/EP 0925217, lægges det til grund, at VM Tarms produktion og salg af sættevogne med tilsvarende anlæg har udgjort en krænkelse af disse rettigheder.

VM Tarm, der efter bevisførelsen findes at have været bekendt med **Sagsøger A/S** rettigheder, skal betale vederlag og erstatning til **Sagsøger A/S** i anledning af krænkelsen, jf. patentlovens § 58, stk. 1, og brugsmodellovens § 40.

Det findes ikke efter bevisførelsen godtgjort, at VM Tarm har produceret mere end tre sættevogne med det omhandlede system til tvangsstyring af akslerne. Vederlaget og erstatningen kan derfor opgøres med udgangspunkt i **Sagsøger A/S** mistede dækningsbidrag ved produktion af tre tilsvarende sættevogne og fastsættes skønsmæssigt til 400.000 kr.

Krænkelsen findes ikke at have haft en sådan karakter, at det er fornødent at idømme VM Tarm straf.

VM Tarm skal betale sagsomkostninger til **Sagsøger A/S** med i

alt 75.000 kr. Beløbet dækker 50.000 kr. til [Sagsøger A/S] udgifter til advokatbistand og 25.000 kr. til retsafgift, udgifter til vidneførsel samt udarbejdelse af ekstrakt og materialesamling. Landsretten har lagt vægt på, at [Sagsøger A/S] i det væsentligste har vundet sagen.

Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8a.

T h i k e n d e s f o r r e t :

VM Tarm A/S tilpligtes at ophøre med enhver fremstilling og forhandling af sættevogne og/eller påhængsvogne til lastbil-køretøjer mv. med anlæg til tvangsstyring af mindst et sæt baghjul inklusive fartreguleret tvangsstyring i neutralstilling og med betjening fra køretøjets førerkabine, jf.

[Sagsøger A/S] brugsmodelregistrering nr. 9600308 og

[Sagsøger A/S] patent nr. DK/EP 0925217.

VM Tarm A/S tilpligtes at tilintetgøre alt brochure- og reklamemateriale indeholdende en omtale af køretøjer med de ovenfor nævnte anlæg.

VM Tarm A/S skal betale 400.000 kr. til [Sagsøger A/S] med tillæg af sædvanlig procesrente fra den 1. oktober 2003.

VM Tarm skal betale sagens omkostninger til [Sagsøger A/S] med 75.000 kr.

Det idømte skal betales inden 14 dage.

Mogens Heinsen

Peter Buhl

Kristin Bergh
(kst.)

