

2002-10-18

Stockholms tingsrätt, Avd 7

#### ANSÖKAN OM STÄMNING

Kärande: Saab TransponderTech AB, 556535-97902, 581 88 Linköping

Ombud: advokat Örjan Grundén, Grundén & Gozzo Advokater, Box  
35019, 400 24 Göteborg, tel 031-19 14 10, fax 031-19 15 65

Svarande: C.N.S. Systems AB, 556580-5297, S:t Larsgatan 32B,  
582 24 Linköping

Ombud: advokat Jonas Westerberg, RydinCarlsten Advokatbyrå AB, Box  
1766, 111 87 Stockholm, tel 08-679 51 70, fax 08-611 48 50

Saken: patentintrång

---

#### YRKANDE

Käranden yrkar att tingsrätten jämlikt 58 § första stycket PL förpliktar svaranden att i skadestånd till käranden utge 26 850 000 kronor jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämningen.

Käranden yrkar vidare ersättning för rättegångskostnad.

#### GRUNDER OCH OMSTÄNDIGHETER

##### 1. Parterna

- 1.1 Saab TransponderTech AB (i fortsättningen "TransponderTech"), vars tidigare firma var GP&C Sweden AB, bildades 1997 av Svenska Rymdaktiebolaget (i fortsättningen "Rymdbolaget") såsom ett särskilt bolag för den verksamhet som Rymdbolaget bedrev inom det i målet aktuella

teknikområdet. Bolaget ingår sedan 1999 i SAAB-koncernen och fortsätter nu även den verksamhet inom detta område som tidigare bedrevs av Saab-koncernen i Saab Dynamics AB och av Celsius-koncernen i CelsiusTech Systems AB. All den verksamhet inom detta område som nämnda företag sedan länge bedrivit har således konsoliderats i TransponderTech.

TransponderTech utvecklar samt tillverkar och marknadsför utrustning enligt ett av Håkan Lans uppfunnet system (i fortsättningen "GP&C") för civilt och militärt bruk inom sjöfart och luftfart och i vissa landmobila tillämpningar. I utrustningen ingår mobila transpondrar för montering i fartyg och flygplan och i t ex flygplatsfordon samt fasta transpondrar i markstationer för trafikledning. Transpondern (i fortsättningen "GP&C transponder") innehåller en GPS satellitmottagare och en VHF sändare/mottagare och styrs av en processor.

TransponderTech är innehavare av det europeiska patentet 592 560 för Sverige, bilaga 1. Patentet avser det av Lans uppfunna systemet och söktes 1992 av det av Lans kontrollerade bolaget GP&C Systems International AB (i fortsättningen "GP&C International") med prioritet från en svensk patentansökan 1991. Patentet för Sverige har av GP&C International överlåtit till TransponderTech.

Patenträttigheterna för Danmark har på liknande sätt överlåtit till ett av Lans oberoende danskt företag, GP&C Global Support ApS, som också tidigare engagerade sig i utvecklingen av det Lans uppfunna systemet. I övriga länder är Lans eller GP&C International innehavare av patenträttigheterna.

- 1.2 C.N.S. Systems AB bildades i november 1999 av Stefan Nilsson och Tommy Bergström. Dessa personer var då anställda inom Saab och arbetade med flygtranspondrar. Efter att ha sagt upp sina anställningar i januari 2000 till upphörande 2000-04-17 övergick Nilsson och Bergström till C.N.S. Systems. Enligt årsredovisningen hade bolaget under 2000 i medeltal 2 anställda.

C.N.S. Systems marknadsför GP&C transpondrar som utvecklats av Sectra Wireless Technologies AB som är ett dotterbolag till Sectra AB (publ).

## 2. Patentföremålet

- 2.1 Systemet enligt patentet möjliggör för rörliga enheter såsom flygplan och fartyg som ingår i systemet att noggrant bestämma sin position, fart och

kurs och att på en radiolänk kommunicera dessa uppgifter mellan sig inbördes och mellan sig och markstationer för trafikledning. På displayer kan i systemet ingående enheter följa de rörliga enheternas förflyttning.

Positionsbestämningen sker med ledning av signaler från existerande navigationssatellitssystem (GPS). Kommunikationen mellan enheterna sker med transpondrar som arbetar med tidsmultiplexerad kommunikation (TDMA) på en gemensam radiokanal på vilken enheterna automatiskt sänder och tar emot digitala meddelanden om position mm. Utmärkande för systemet är att radiokommunikationen är självorganiserad (SOTDMA) genom att enheterna själva styr sina sändningar och har möjlighet att välja och belägga lediga tidluckor på radiokanalen (i patentet benämnda tidsblock). Transpondrarna har med hjälp av navigationssatelliterna en noggrann gemensam tidbas (UTC) för synkronisering av den tidsmultiplexerade radiokommunikationen. Transpondrarna kan välja tidluckor på radiokanalen autonomt eller på order av en markstation.

## 2.2 Krav 1 i patentet anger:

A. ett positionsindikerande system innefattande

1. en population av samtidigt deltagande rörliga stationer,
2. där varje station känner sin geografiska position genom mottagning av signaler från ett flertal geometriskt fördelade sändarsatelliter med kända positioner, och
3. varje deltagande station har en sändare för utsändning i en gemensam radiokanal, av signaler som anger dess egen geografiska position, och
4. minnesmedel är anordnade för minneslagring av mottagen information från andra deltagande stationer, och
5. varje rörlig station har
  - a) en tidbas, som är noggrant styrd av tidssignaler från nämnda flertal geometriskt fördelade sändare, vilken tidbas definierar tidsblock, vilka är normerade, uppräkningsbara och bildar en gemensam, noggrann, förutbestämd, repeterande maximalram,
  - b) medel för att ockupera ett ledigt tidsblock i varje maximalram och för att autonomt i detta sända en positionssignal i den gemensamma radiokanalen.

## 2.3 I krav 11 anvisas en positionsstation lämpad för en rörlig enhet i ett positionsindikerande system enligt krav 1. Krav 11 anger:

B. en positionsstation för ett positionsindikerande system,

1. vilken station omfattar en GPS-satellitmottagare anordnad att leverera den geografiska positionen, och en sändarmottagare för utsändning av den geografiska positionen i en radiokanal,

*kännetecknat* av att

2. däri ingår en kommunikationsprocessor, kopplad till satellitmottagaren och till sändmottagaren,

3. vilken radiokanal har en frekvens som medför fysiskt begränsad räckvidd, och

4. vilken kommunikationsprocessor omfattar

a) en tidbas,

b) en tidssynkroniseringsanslutning mellan tidsbasen och satellitmottagaren,

c) en mikroprocessor,

d) ett RAM-minne för uppsamling av positionssignaler mottagna av sändarmottagaren i tidsblock, bestämda av tidsbasen,

e) ett programminne,

f) en databuss,

g) en adressbuss,

h) medel för behandling av positionsmeddelanden mottagna från närliggande stationer och hämtade från RAM-minnet, samt

i) medel för överföring i autonom mod av egna positionssignaler till sändarmottagaren för deras mottagning i tidsblock som är upptagna av andra stationer.

### 3. Utvecklingen av GP&C

3.1 Grundprinciperna för GP&C skapades och testades av Håkan Lans redan på 1980-talet. I slutet av perioden blev Saab och Rymdbolaget av Lans intresserade för systemet och stödde på olika sätt dennes arbete med att verifiera och demonstrera dess praktiska användbarhet. Sålunda var en av Rymdbolagets anställda på heltid sysselsatt med att följa och medverka i detta arbete.

Det första avtalet mellan GP&C International och Rymdbolaget om exploatering av den då patentsökta uppfinningen träffades i april 1992 och ersattes i juni 1993 av ett avtal som senare modifierats i juni 1995 och i maj 2001. Avtalet innebar överlåtelse till Rymdbolaget av patenträttigheterna för

Sverige och innefattade en engångsersättning på 1 100 000 USD och löpande licensavgifter med minimiroyalty på sammanlagt 220 000 USD till 1998. Avtalet gav vidare Rymdbolaget en icke-exklusiv försäljningsrätt utanför Sverige och innehöll ett förbehåll beträffande import till Sverige från innehavare av rättigheter till uppfinningen i andra länder.

- 3.2 I början av 1990-talet utvecklade Rymdbolaget i samarbete med Lans en första generation GP&C transponder med en av Lans framtagen programvara och en av GP&C Global Support utvecklad radioenhet. Transpondrar levererades till Luftfartsverket (i fortsättningen "LFV") för testverksamhet och till Sjöfartsverket (i fortsättningen "SjöV") för pilotprojekt. Vidare utvecklade och levererade tidigt GP&C transpondrar till den svenska marinen. Rymdbolaget vidareutvecklade och levererade 1994 till LFV och SjöV en andra generation GP&C transponder som användes i Sverige och utomlands.

För att skapa civila marknader för GP&C krävs ett långtgående internationellt standardiseringsarbete som bl a säkerställer interoperabilitet mellan samverkande transpondrar oberoende av tillverkare. Detta arbete har pågått sedan mitten av 1990-talet och är ännu inte avslutat för luftfarten. Under 1990-talet inskränkte sig därför den totala försäljningen av GP&C transpondrar till ett 550-tal, varav ca 150 levererades till LFV för utvärdering av GP&C som informations- och kommunikationssystem för civil luftfart och ca 200 levererades till SjöV bl a för verkets egna fartyg och basstationer i ett nät längs Sveriges kust.

Rymdbolagets/TransponderTechs produkt- och marknadsinvesteringar under denna period uppgick uppskattningsvis till 140 Mkr.

- 3.3 Som resultat av långvariga och omfattande insatser av SjöV med medverkan av Rymdbolaget/TransponderTech har nu ett internationellt genomförande inom sjöfarten av ett standardiserat automatiskt identifierings system baserat på GP&C (AIS) uppnåtts.

I november 1998 antog sålunda FN-organet International Telecommunication Union (ITU) en teknisk specifikation för AIS (Recommendation M.1371) som framför allt beskriver kommunikationslänkens funktion och i oktober 2000 antogs en uppdaterad och kompletterad version (M.1371-1). För att öka sjösäkerheten fastställde FN-organet International Maritime Organisa-

tion (IMO) i december 2000 AIS transponderrn som obligatoriskt utrustningskrav för handelsfartyg med en successiv utbyggnad under sex år från halvårsskiftet 2002. En detaljerad testspecifikation som säkerställer interoperabilitet mellan AIS transpondrar från olika tillverkare godkändes slutligt av International Electrical Commission (IEC) 2001 och ett tillhörande certifieringsförfarande för AIS transpondrar etablerades.

På världsmarknaden har det därmed skapats förutsättningar för konkurrens mellan olika tillverkare av transpondrar och markstationer som kan samverka inom ramen för AIS. På denna marknad är TransponderTech marknadsledande.

- 3.4 LfV har från början av 1990-talet med medverkan av Rymdbolaget/TransponderTech arbetat på och varit pådrivande i internationella organ för att uppnå ett genomförande inom luftfarten av ett övervakningssystem baserat på GP&C. Detta resultat är emellertid av både tekniska, politiska och andra skäl betydligt svårare att uppnå inom luftfarten än inom sjöfarten.

Efter ett mångårigt standardiseringsarbete fastställde FN-organet International Civil Aviation Organisation (ICAO) i mars 2001 bland gällande standarder för VHF kommunikationslänkar VDL Mode 4 såsom en ny standard för Surveillance applikationer som är avpassad för GP&C. Innan systemet kan genomföras internationellt i kommersiell skala krävs emellertid att standarden ytterligare utvärderas och revideras och att applikationer för dess framtida praktiska användning tas fram. För att säkerställa enhetliga prestanda och interoperabilitet krävs vidare bl a att en sk minimum operational performance standard (MOPS) fastställs för VDL Mode 4 transpondrar och att ett certifieringsförfarande etableras.

Varje luftfartsmyndighet bestämmer vidare de standarder som skall gälla inom dess område. Ett internationellt genomförande av VDL Mode 4 är därför också en politisk fråga. Härvid är det särskilt betydelsefullt att arbete också pågår på två amerikanska system (Mode S Squitter och UAT) som likaledes utnyttjar navigationssatelliter och TDMA kommunikationslänkar och som utgör alternativ till VDL Mode 4.

- 3.5 Inom det europeiska luftfartssamarbetsorganet Eurocontrol och även inom EU görs ansträngningar att genomföra VDL Mode 4 som ett gemensamt informationssystem inom civil flygfart i Europa. EU har sedan många år

stött detta arbete bl a genom att delfinansiera utvecklings- och utvärderingsprojekt.

I ett EU-projekt med beteckningen North European ADS-B Broadcast Network (NEAN) fick LFV 1996 ansvar för vidareutveckling och utvärdering av VDL Mode 4. Inom ramen för detta projektet utvecklade Saab i samarbete med CelsiusTech Systems en GP&C transponder för flygändamål i prototyputförande. Under åren 1997-1998 levererades ca 100 transpondrar och tillhörande markstationer till LFV.

I det då pågående arbetet med standarden för VDL Mode 4 föreslogs samtidigt en ändring av överföringshastigheten i radiokanalen till det dubbla för att öka systemets kapacitet. För att möjliggöra denna överföringshastighet krävdes både en ny radioenhet och ny programvara för transpondern. Saab fick av LFV i uppdrag att ta fram och leverera åtta transpondrar med den högre överföringshastigheten för en första utvärdering av den föreslagna ändringen av standarden. Radioenheten utvecklades och tillverkades därvid av Sectra såsom underleverantör till Saab. Dessa transpondrar levererades 1999.

- 3.6 Såsom uppföljning av NEAN projektet antogs 1998 ett utvidgat EU-projekt för åren 1998-2003, NEAN Update Programme (NUP), innefattande bl a utveckling samt test och utvärdering av prototyper enligt den kommande VDL Mode 4 standarden till mobil transponder och till markstation. Därmed skulle förutsättningar skapas för att införa VDL Mode 4 i Nordeuropa som ett led i ett europeiskt genomförande av systemet inom luftfarten.

Inom ramen för en första fas av NUP (åren 1998-2000) påbörjade LFV i slutet av 1999 en offentlig upphandling av utveckling och tillverkning av ett VDL Mode 4 system. Anbud på 15 mobila transpondrar infordrades slutligen till 2000-02-24. Den transponder som skulle utvecklas skulle direkt kunna leda till certifiering i en andra fas av NUP (åren 2001-2003) och leverans av en certifierbar prototyp skulle ske vid utgången av 2000.

Vid upphandlingen avgavs anbud på mobila transpondrar förutom av TransponderTech av C.N.S. Systems och av det danska företaget Terma Elektronik AS i samarbete med bl a GP&C Global Support. Upphandlingen avslutades 2000-05-17 med att C.N.S. Systems tilldelades kontrakt

avseende 15 mobila transpondrar till ett värde av 1 365 150 EUR, bilaga 2. Transpondrarna skulle utvecklas och tillverkas av Sectra.

Anbudssumman för TransponderTechs motsvarande slutliga offert uppgick till 2 616 125 EUR. Enligt LFVs utvärdering av offerterna, bilaga 3, var prisskillnaden avgörande för valet av C.N.S. Systems som leverantör framför TransponderTech.

- 3.7 TransponderTechs offert avsåg en transponder som förutsatte en betydande vidareutveckling i förhållande till den som levererats 1999 så att transpondern till fullo kom att motsvara den då föreliggande men ännu inte fastställda standarden för VDL Mode 4. Detta innefattade en väsentligt utvidgad programvara och en ny, mer avancerad radio, vilket TransponderTech med sin tidigare erfarenhet hade möjlighet att genomföra på den korta till buds stående tiden. Utvecklingen skulle därmed föras ett viktigt steg framåt och utvärderingen av denna transpondergeneration skulle ge det avsedda underlaget för att driva arbetet på ett internationellt genomförande av VDL Mode 4 vidare.

C.N.S. Systems levererade i mars 2002 de 15 offererade transpondrarna till LFV. Radioenheten i transpondern överensstämmer i huvudsak med den som Sectra tidigare levererade till TransponderTech och programvaran i transpondern representerar i vart fall inte en högre grad av standarduppfyllelse än de transpondrar som TransponderTech 1999 levererade till LFV.

Tekniskt har utvecklingen inte därmed förts fram till en prototyp som fullt ut motsvarar den nu fastställda standarden för VDL Mode 4. Den ytterligare valideringen av denna standard försenas därför och interoperabilitet med transpondrar från annan leverantör äventyras.

#### 4. Intrånget

- 4.1 De av LFV för NUP projektet upphandlade mobila transpondrarna utgör tillsammans ett positionsindikerande system enligt patentkrav 1. LFV utnyttjar därför uppfinningen enligt TransponderTechs patent. Detta sker utan TransponderTechs samtycke.

De från C.N.S. Systems upphandlade transpondrarna utgör positionsstationer enligt krav 11. C.N.S. Systems har därigenom utan



TransponderTechs samtycke utnyttjat den patenterade uppfinningen enligt 3 § 1 st PL.

Dessa transpondrar utgör vidare ett sådant medel för att utnyttja uppfinningen i Sverige som hänför sig till något väsentligt i den i patentkrav 1 angivna uppfinningen. C.N.S. Systems visste vidare och det var med hänsyn till omständigheterna uppenbart att de är lämpade och avsedda att användas vid utövande av denna uppfinning. C.N.S. Systems har därför även utnyttjat den patenterade uppfinningen enligt 3 § 2 st PL utan TransponderTechs samtycke.

- 4.2 Från Nilssons och Bergströms verksamhet under anställningen inom Saab har C.N.S. Systems känt till att TransponderTech är innehavare av patenträttigheterna för Sverige.

Sedan C.N.S. Systems varnats för patentintrång i TransponderTechs patent påstod bolaget i juni 2001 att dess dotterbolag C.N.S. Systems Denmark Aps drygt ett år tidigare från GP&C Global Support förvärvat en licens till det europeiska patentet för Danmark innebärande en världsvid rätt att utnyttja den patenterade uppfinningen. C.N.S. Systems' produkter som har någon form av beröring med patentet angavs därvid förädlas och levereras av det danska dotterbolaget. C.N.S. Systems har vägrat att tillhandahålla TransponderTech en kopia av det påstådda licensavtalet. Redan av nämnda förhållande framgår emellertid att CNS Systems var medvetet om att dotterbolagets verksamhet i Danmark krävde en licens från innehavaren av det europeiska patentet för Danmark.

Senare tecknade C.N.S. Systems 2001-11-09 ett licensavtal med GP&C International enligt vilket C.N.S. Systems förvärvat en icke-exklusiv, världsvid, evig licens att använda och låta använda den teknik som täcks av GP&C Internationals patent för tillverkning, användning, försäljning eller uthyrning av produkter för civil flyg- och sjöfart. Enligt avtalet börjar minimiroyalty att löpa från 2002.

TransponderTech bestrider att C.N.S. Systems från GP&C Global Support eller GP&C International vare sig förvärvat eller kunnat förvärva någon rätt att i sin verksamhet i februari-maj 2000 till LFV utbjuda och sälja ifrågasvarande transpondrar. Denna verksamhet har därför gjort intrång i TransponderTechs patent.

## 5. Skadan

- 5.1 C.N.S. Systems' intrång i TransponderTechs patent har skett uppsåtligt eller av oaktsamhet. C.N.S. Systems skall därför ersätta TransponderTechs skada på grund av intrånget.

Till följd av intrånget antog LFV i stället för TransponderTechs anbud anbudet från C.N.S. Systems och TransponderTech gick miste om uppdraget att utveckla och leverera ifrågavarande transpondrar till NUP projektets första fas.

- 5.2 TransponderTech förlorade genom intrånget för det första det bidrag till täckning av kostnaderna för sin utvecklingsavdelning som utgjorde en stor del av anbudssumman. Efter avdrag för tillverkningskostnaderna för transpondrarna, externa utvecklingskostnader och vissa andra inbesparade kostnader enligt bilaga 4 uppgick detta täckningsbidrag till 8 747 388 kr.

- 5.3 TransponderTechs skada på grund av intrånget inskränker sig dock inte till det förlorade täckningsbidraget. För TransponderTech, som skall fortsätta sin verksamhet avseende VDL Mode 4, är den vidareutveckling av bolagets tekniska kompetens och transponder som deltagandet i NUP projektet även i övrigt skulle ha medfört betydelsefull för bolagets konkurrenskraft i framtiden.

TransponderTechs ersättning enligt offerten gav täckning för kostnader för externa insatser som var en viktig del av utvecklingsarbetet och som skulle ge TransponderTech den erforderliga kunskapsnivån och den tekniknivå när det gäller transpondern som standarden kräver. Skadan för TransponderTech i denna del motsvarar värdet av dessa insatser och kan i vart fall uppskattas till det i offertpriset inräknade beloppet härför, vilket uppgick till 8,12 Mkr.

- 5.4 Att TransponderTech på grund av intrånget inte fick medverka i NUP projektets första fas innebär vidare att bolaget gick förlustig den tekniska erfarenheten av denna medverkan och möjligheten att utnyttja den levererade utrustningen som referensanläggning för andra leveranser. Intrånget försatte därmed TransponderTech i ett sämre konkurrensläge inför framtiden.

Värdet för leverantören av att få nämnda erfarenhet och möjlighet återspeglas i att leverantören både enligt TransponderTechs och C.N.S. Systems' offerter såsom en egen satsning stod för en del av kostnaden för att utveckla och leverera utrustningen och satte det offererade priset väsentligt lägre än vad det annars skulle ha varit.

Av en total beräknad kostnad för utvecklingen av en ny radio på 7 Mkr tog TransponderTech sålunda på sig 5 Mkr. Vidare sänkte TransponderTech i sin slutliga offert priset med 4,33 Mkr för att få ordern. C.N.S. Systems för sin del avtalade med Sectra om att utveckla, tillverka och leverera 15 mobila transpondrar för 1 918 600 EUR men offererade, såsom ovan nämnts, i sin tur dessa till LFV för endast 1 365 150 EUR, dvs CNS Systems svarade själv för ca 4,6 Mkr. Vidare innebar enligt TransponderTechs bedömning den avtalade ersättningen till Sectra en betydande egensatsning även av Sectra.

En sådan egensatsning var motiverad av att det framtida utbytet av att medverka i NUP-projektet skulle bli stort och ge hög utdelning på insatsen. Skadan för TransponderTech av att inte ha fått denna medverkan och denna referensanläggning kan uppskattas i vart fall överstiga 10 Mkr.

- 5.5 Vid bestämmande av ersättningens storlek vid patentintrång skall hänsyn tas även till patenthavarens intresse av att intrång inte begås och till övriga omständigheter av annan än rent ekonomisk betydelse. Det bör särskilt beaktas om intrånget har skett vid en för patenthavaren ogynnsam tidpunkt.

Upphandlingen av transpondrar för första fasen av NUP avsåg såsom redan framgått en vidareutvecklings- och utvärderingsfas som var viktig för att fullfölja det mångåriga arbetet i Sverige på att förverkliga GP&C inom luftfarten. Detta tillfälle för TransponderTech att utveckla, leverera och få en utvärdering av en ny transponder som till fullo uppfyller den fastställda standarden för VDL Mode 4 hade av skäl som tidigare redovisats betydelse långt utöver det ekonomiska värdet av den enskilda affären. Genom att C.N.S. Systems i stället tog denna affär på det sätt som ovan angivits äventyrades resultatet av TransponderTechs utvecklingsarbete på luftfartsområdet i dess slutskede.

Det särskilda intresse som TransponderTech därför hade av att intrång inte begicks i Sverige just på detta utvecklingsstadium utgör en omständighet

som bör tillmätas avgörande betydelse vid bestämmande av ersättnings storlek och bör föranleda att denna i vart fall kan bestämmas till det yrkade beloppet.

- 5.6 Genom att TransponderTech till följd av C.N.S. Systems' intrång i TransponderTechs patent har hindrats att medverka som leverantör av transpondrar i NUP projektet kan TransponderTech även komma att förlora leveranser av transpondrar till nästa fas av detta projekt och andra därmed förknippade projekt. TransponderTech förbehåller sig rätt till ersättning för den ytterligare skada intrånget därigenom kan vålla TransponderTech.

Göteborg 2002-10-18

Örjan Grundén