智慧財產及商業法院行政判決

112年度行專訴字第1號
民國112年7月13日辯論終結

原　　告　吳雅玲
訴訟代理人　蕭智元律師
被　　告　經濟部智慧財產局
代　表　人　廖承威
訴訟代理人　傅國恩
參　加　人　琦玉國際有限公司
代　表　人　廖志賢
訴訟代理人　張東揚律師
複 代理 人　洪子洵律師
訴訟代理人　賴蘇民律師（兼送達代收人）

上列當事人間因發明專利舉發事件，原告不服經濟部中華民國111年11月30日經訴字第11106309360號訴願決定，提起行政訴訟，並經本院命參加人獨立參加本件訴訟，本院判決如下：

主　文

原告之訴駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

壹、程序事項：

本件被告代表人原為洪淑敏，於民國112年3月20日變更為廖承威，並具狀聲明承受訴訟，此有聲明承受訴訟狀、經濟部函及行政院令附卷可稽（本院卷第421至425頁），核無不合，應予准許。

貳、實體事項：

一、事實概要：

參加人於105年5月20日以「電子式駐車卡鉗」向被告申請發明專利，經編為第105115665號審查，於107年1月2日准予專利（下稱系爭專利，申請專利範圍共5項），並發給發明第I616603號專利證書。嗣原告以系爭專利違反核准時（即106

年1月18日修正公布、同年5月1日施行）專利法第22條第2項之規定，對之提起舉發。案經被告審查，以111年7月26日（111）智專三（三）05238字第11120734900號專利舉發審定書為「請求項1至5舉發不成立」之處分。原告不服，提起訴願，復遭經濟部為訴願駁回之決定，原告仍未甘服，遂依法提起本件行政訴訟。本院因認本件判決結果，倘認為訴願決定及原處分應予撤銷，參加人之權利或法律上利益恐將受有損害，爰依職權裁定命參加人獨立參加本件訴訟。

二、原告聲明請求撤銷原處分與訴願決定，被告就系爭專利應為「請求項1至5舉發成立」之處分，並主張：

㈠證據2、證據3、證據4之組合足以證明系爭專利請求項1不具進步性：

證據2、證據3揭示系爭專利請求項1大部分技術特徵，惟「一與該沉凹部相鄰連通的沉孔」、「該第二掣動件具有一凸柱」、「該凸柱可平行於該軸線移動地設置在該沉孔」未見於證據2、證據3，因此證據2遭遇緊急煞車時連動件會發生翹起現象，然而證據4揭示停車卡鉗17的浮體24採用引導件19、25附接於行車卡鉗2，同樣能提供浮體24相對沿引導件19、25位移，因此所屬技術領域通常知識者可以參酌證據4引導件25將浮體附接於行車卡鉗2將其修改至證據2的連接件與沉凹部之間，就能在緊急煞車也不會有翹起狀況，達到煞車穩定性。證據2至4之簡單組合改變，可以揭示系爭專利請求項1所界定的技術特徵，系爭專利請求項1不具進步性。

㈡證據2、證據3、證據5之組合足以證明系爭專利請求項1不具進步性：

證據5揭示一種碟煞裝置，證據5輔助滑銷77提供浮動式卡鉗10a安裝並軸向位移的特徵將其修改至證據2的連接件與沉凹部之間，就能獲得相同或相似於系爭專利請求項1所界定的「一與該沉凹部相鄰連通的沉孔」、「該第二掣動件具有一凸柱，第二掣動件可平行於該軸線移動地設置在該沉凹部中，該凸柱可平行於該軸線移動地設置在該沉孔中」之技術

特徵。是以，證據2、證據3、證據5之組合可以揭示系爭專利請求項1不具進步性。

㈢證據3說明書第[0012]段落以記載說明掣動單元的第二掣動件與連動件一體成型，系爭專利請求項2為證據2至4之組合或證據2、3、5之組合的簡單改變，所以系爭專利請求項2不具進步性。

㈣證據6說明書及圖式第1圖已經揭露在碟煞結構中使用自潤軸承(12)於滑動銷(5，相當於系爭專利的導引件)與支撐體(2，相當於系爭專利導滑部)之間，系爭專利請求項3進一步界定的技術特徵為證據6所揭示，因此系爭專利請求項3為證據2至4、6之組合或證據2、3、5、6之組合的簡單改變，所以系爭專利請求項3不具進步性。

㈤證據3圖1揭示導引件兩端所附接的結構呈凸耳狀，系爭專利請求項4進一步界定的技術特徵為證據3所揭示，因此系爭專利請求項4為證據2至4、6之組合或證據2、3、5、6之組合的簡單改變，所以系爭專利請求項4不具進步性。

㈥證據3說明書第3頁及圖式第1圖，已經揭露導引件(18)為螺柱，限定導引件(18)一端與側座之附接型態為頭部/階級孔相較於證據3所揭示僅屬簡單的設計選擇，因為帶頭螺栓與階級孔之附接組合為常見的，例如證據2第6圖即揭露有固定座(41)之階級孔，例如證據5圖16浮動式卡鉗10a的爪部34a設有階級孔供懸掛銷70穿設。系專利請求項5為證據2至4、6之組合或證據2、3、5、6之組合的簡單改變，是以，系爭專利請求項5不具進步性。

三、被告聲明求為判決原告之訴駁回，並抗辯：

㈠證據（甲證）2至4之組合不足以證明系爭專利請求項1不具進步性：

系爭專利之第二掣動件32係與一連動件33連接為一體，透過該連動件33的牽動而使第二掣動件32產生位移，而證據4並無揭露其停車卡鉗17有對應系爭專利之第二掣動件的元件，且證據4的引導件25並未與停車卡鉗17上的任何元件連接為

一體，而是固定在另一元件(行車卡鉗主體2)上作為停車卡鉗17浮動時的導引件，甲證4停車卡鉗17並無沉孔而僅有穿孔，證據4停車卡鉗17的穿孔係為配合外部元件之行車卡鉗主體2上的引導件25，並無如系爭專利之沉孔123係用於配合卡鉗內部元件第二掣動件32之凸柱321，係具有防掣動翹曲之功能，是證據4並未揭露該停車卡鉗17之任一掣動件上具有一凸柱，該掣動件之凸柱可平行於軸線移動地設置在一固定座側上之一沉孔中，故證據4並未揭露爭專利請求項1之「沉孔」以及「第二掣動件具有一凸柱」、「該凸柱可平行於該軸線移動地設置在該沉孔中」之技術特徵，證據2至4之組合不足以證明系爭專利請求項1不具進步性。

㈡證據2、3、5之組合不足以證明系爭專利請求項1不具進步性：

系爭專利係利用駐車卡鉗100之本體單元10的第二側座12的第二凹槽121上凹設的沉孔123限制駐車卡鉗100之掣動單元30的第二掣動件32的凸柱321的軸線滑動，以防止掣動單元30的翹曲，而證據5之浮動式駐車卡鉗10a的爪部34a(相當於系爭專利之第二掣動件32)並無利用其浮動卡鉗10a本體上的沉孔，提供該爪部34a垂直方向的限制力，而係以外部對置活塞行車卡鉗9a的外罩部74上的支撐凹部82(相當於系爭專利之沉孔123)來提供駐車卡鉗10a爪部34a結構上的強化，即證據5並未揭露系爭專利請求項1之駐車卡鉗上有一「沉孔」。設若將證據5之行車卡鉗9a的外罩部74視為駐車浮動卡鉗10a本體的一部分，則證據5乃透過輔助滑銷77穿過爪部34a方得以與支撐凹部82形成限制結構，而輔助滑銷77與爪部34a乃互相獨立的元件，即證據5僅揭露駐車卡鉗之「掣動單元有一凸柱」，而非如系爭專利之「第二掣動件具有一凸柱」。又如於證據2及證據5結合的情形下，證據2具有第二側座12，依證據5以上所示，為強化證據2第二掣動件32的結構，而於證據2上第二側座12凹設一沉孔，則所屬技術領域通常知識者是否在甲證2之第二掣動件32上直接形成一凸柱亦有

可疑(有後見之明之虞)，是依證據5輔助滑銷77之教示，應是利用獨立於證據2之第二掣動件32以外的另一柱狀元件，以構成該凸柱與第二側座之沉孔配合，即證據2、5之結合並未揭露系爭專利請求項1之駐車卡鉗之「第二掣動件具有一凸柱」以及「該凸柱可平行於該軸線移動地設置在該沉孔中」之技術特徵。證據5亦未揭露系爭專利請求項1之「該連動件具有一對相反設置的側緣」，此係舉發審定書所漏未指明而並予補充者，且證據2、3亦未揭露該差異技術特徵，即證據2、3、5組合後與系爭專利請求項1之差異特徵為「該連動件具有一對相反設置的側緣」，是系爭專利之連動件33上的一對相反設置的側緣333係為與導引件13互相套合，即系爭專利請求項1之導引件亦有一對，此與證據5之掛物銷70(相當於系爭專利之導引件13)僅有一支不僅數量上不同，位置亦有差異，因系爭專利之導引件13具有減輕以及強化連動件33穩定性的功效，故系爭專利請求項1之「該連動件具有一對相反設置的側緣」亦非證據2、3、5之組合所能簡單變更而輕易完成，故證據2、3、5之組合不足以證明系爭專利請求項1不具進步性。

㈢又參照證據5說明書，卡鉗9a為一對置式活塞行車卡鉗，並非浮動式卡鉗，甲證7記載之「將浮動卡鉗9a被拉動下，浮動卡鉗9a一端以滑動銷47相對導向孔48軸向位移時…」之技術內容，應有誤會。

四、參加人聲明求為判決原告之訴駁回，並主張：

㈠證據2、3、4之組合或證據2、3、5之組合都無法證明系爭專利請求項1不具進步性：

1.證據3之滑動螺柱18與浮動板22、壓力板24及彈簧外殼28的套合結構，證據3之滑動螺柱18與套筒43的套合結構，和系爭專利請求項1之導引件13與設置在連動件33兩側緣333之導滑部334的套合結構所起的作用並不相同，系爭專利請求項1之連動件33在兩側緣333設置導滑部334的構造，亦與證據3之套筒43為單純圍繞滑動螺柱18的套筒構造不同，實難謂證

據3已揭露系爭專利請求項1之導引件13與設置在連動件33兩側緣333之導滑部334的套合結構，再加上證據3明顯未揭露系爭專利請求項1之凸柱321與沉孔123的結構，因此，證據3並未揭露系爭專利請求項1解決證據2之問題的技術手段，即證據3並未揭露系爭專利請求項1與證據2之間的差異。

2. 系爭專利請求項1之凸柱321與沉孔123，和證據4之引導件19、25與設置於細長元件9供引導件19、25穿置的孔，兩者結構、作用完全不同，證據4實未揭露系爭專利請求項1之凸柱321與沉孔123的結構，再加上證據4也未揭露系爭專利請求項1之導引件13與設置在連動件33兩側緣333之導滑部334的套合結構，因此，證據4並未揭露系爭專利請求項1解決證據2之問題的技術手段，即證據4並未揭露系爭專利請求項1與證據2之間的差異。

3. 系爭專利請求項1之凸柱321與沉孔123，和證據5之外側輔助滑銷77與外側覆蓋部74的支撐凹部82，兩者結構、作用完全不同，證據5實未揭露系爭專利請求項1之凸柱321與沉孔123的結構，再加上證據5也未揭露系爭專利請求項1之導引件13與設置在連動件33兩側緣333之導滑部334的套合結構，因此，證據5並未揭露系爭專利請求項1解決證據2之問題的技術手段，即證據5並未揭露系爭專利請求項1與證據2之間的差異。

4. 證據3、4、5都未揭露系爭專利請求項1與證據2之間的差異，系爭專利請求項1並非為證據2、3、4、5（單一引證）之技術內容的「簡單變更」，也非證據2、3、4之技術內容或證據2、3、5之技術內容的「單純拼湊」。且證據2為電子式駐車卡鉗，證據3為浮動外殼力傳送總成可作用制動器，證據4為用於行車和停車盤式制動器的卡鉗組件，證據5為盤式制動裝置，所處技術領域有一定關聯性，然該等證據間，所欲解決之問題各不相同，相互間不存在共通性，對於系爭專利所屬技術領域中具有通常知識者而言，並無動機結合證據2、3、4或證據2、3、5之技術內容，以完成系爭專利請求

項1之所有技術特徵。亦即，證據2、3、4之組合或證據2、3、5之組合，都無法證明系爭專利請求項1不具進步性。

㈡系爭專利請求項2依附於請求項1，進一步界定：該掣動單元30的第二掣動件32與該連動件33一體成型。如前所述，系爭專利請求項1相較於證據2、3、4之組合或證據2、3、5之組合具有進步性，依附於該請求項1的請求項2，相較於證據2、3、4之組合或證據2、3、5之組合，亦具有進步性。

㈢證據6揭露一種液壓掣動裝置，包含一活塞6、兩個內部煞車塊3、4，以及一外殼1。內部煞車塊3安置在壓板3a並受壓板4a的支撐，該壓板3a及4a均由滑動銷5滑動地支撐，藉此，兩個內部煞車塊3、4可沿滑動銷5軸向移動。證據6亦未揭露系爭專利請求項1解決證據2之問題的技術手段（即系爭專利請求項1與證據2之間的差異），因此，系爭專利請求項3相較於證據2、3、4、6之組合或證據2、3、5、6之組合，具有進步性，在此基礎上，依附於該請求項3的請求項4，依附於該請求項4的請求項5，相較於證據2、3、4、6之組合或證據2、3、5、6之組合亦具有進步性。

五、本件法官依行政訴訟法第132 條準用民事訴訟法第270條之1第1項第3款、第3項規定，整理兩造及參加人不爭執事項並協議簡化爭點如下：

□㈠不爭執事項：

如事實及理由欄貳、一、事實概要所示。

㈡本件爭點：

1.證據2、3、4之組合是否足以證明系爭專利請求項1、2不具進步性?

2.證據2、3、5之組合是否足以證明系爭專利請求項1、2不具進步性?

3.證據2、3、4、6之組合是否足以證明系爭專利請求項3至5不具進步性?

4.證據2、3、5、6之組合是否足以證明系爭專利請求項3至5不具進步性?

六、得心證之理由：

㈠應適用之法令：

1.發明專利權得提起舉發之情事，依其核准審定時之規定，專利法第71條第3項本文有明文規定。本件系爭專利之申請日為105年5月20日，審定日為107年1月2日，是系爭專利有無撤銷之原因，自應以其審定時所適用之106年5月1日施行之專利法（下稱核准時專利法）為斷。

2.發明雖無前項各款所列情事，但為其所屬技術領域中具有通常知識者依申請前之先前技術所能輕易完成時，仍不得取得發明專利，核准時專利法第22條第2項定有明文。

㈡系爭專利技術分析：

1.系爭專利技術內容：

⑴系爭專利所欲解決的問題：

現有一種安裝於汽車車輪的電子式駐車卡鉗(TW公開編號第201531632號專利申請案)，包含一本體單元、一來令片單元、一掣動單元及一致動單元，該掣動單元具有一第一掣動件、一第二掣動件及一連接在該第二掣動件的連動件，該致動單元具有一連接於該連動件的固定座、一連接於固定座的致動件及一受該致動件驅動且可帶動該第一掣動件的致動軸。啟動該致動件可使該致動軸驅動該第一、二掣動件產生位移，且使該來令片單元相對於一剎車碟片產生靠抵或遠離。然上述電子式駐車卡鉗已可達到預期的操作目的，但是在進行剎車動作時，該掣動單元的第二掣動件相對於該本體單元的自由度較不受限制，緊急強力剎車時容易翹起，會影響剎車時的穩定性（參系爭專利說明書第[0003]、[0004]段落）。

⑵系爭專利之技術手段：

系爭專利提出一種電子式駐車卡鉗，與一剎車碟片配合使用，該剎車碟片具有垂直於一軸線的一第一端面及一與該第一端面相反的第二端面，該駐車卡鉗包含一本體單元、一來令片單元、一掣動單元及一致動單元。該本體單元具有一對應於該第一端面的第一側座、一對應於該第二端面且連結於該

第一側座一側的第二側座及一對間隔設置且連接於該第一側座與該第二側座之間的導引件，該第一側座具有一相鄰於該第一端面的第一凹槽，該第二側座具有一相鄰於該第二端面的第二凹槽、一由該第二凹槽凹設且呈U形的沉凹部及一與該沉凹部相鄰連通的沉孔，該第一凹槽與該第二凹槽互相對合成一開孔，該等導引件平行該軸線且呈長桿狀，橫設於該開口中。該來令片單元具有一可平行於該軸線移動地設置於該第一凹槽中的第一定位件、一固設在該第一定位件的第一來令片、一可平行於該軸線移動地設置於該第二凹槽中的第二定位件及一固設在該第二定位件的第二來令片，該第一來令片相鄰於該第一端面，該第二來令片相鄰於該第二端面。該掣動單元具有一可平行於該軸線移動地設置於該第一凹槽中的第一掣動件、一可平行於該軸線移動地設置在該第二凹槽中的第二掣動件及一連接於該第二掣動件且平行於該軸線的連動件，該第二掣動件具有一凸柱，第二掣動件可平行於該軸線移動地設置在該沉凹部中，該凸柱可平行於該軸線移動地設置在該沉孔中，該連動件具有一對相反設置的側緣及一對分別設置於該等側緣且可滑動地與該等導引件互相套合的導滑部，該等導滑部呈中空筒狀。該致動單元具有一連接於該連動件的固定座、一安裝於該固定座的致動件及一沿一平行於該軸線之中心線延伸且受該致動件驅動的致動軸，該致動軸可驅動該第一掣動件相對於該第一側座產生位移，並具有一螺鎖於該第一掣動件的螺紋部，啟動該致動件，該致動軸可帶動該第一掣動件平行於該軸線產生位移，並掣動該第一來令片相對於該第一端面產生靠抵或遠離，並透過該固定座與該連動件牽動該第二掣動件沿該中心線產生位移，且使該第二來令片相對於該第二端面產生靠抵或遠離（參系爭專利說明書第[0006]段落）。

⑶系爭專利之功效:

利用該連動件的導滑部可滑動地套設於該等導引件的作用，可使該掣動單元的自由度受到限制，且可提昇剎車的穩定度

。在剎車動作操作過程中，該連動件33的導滑部334利用該等自潤軸承336的設置，可相對於該等導引件13產生順暢滑動，且也利用該連動件33的導滑部334與該等導引件13的配合，可使該連動件33沿垂直於該軸線L1的兩個垂直軸向的自由度受到限制，再者，也利用該第二掣動件32的凸柱321可移動地設置在該沉孔123中的作用，可使該第二側座12對該凸柱321沿垂直於該軸線L1的兩個垂直軸向生自由度的限制，即使是在緊急強力剎車時，該掣動單元30也不會翹起，可提高剎車穩定性（參系爭專利說明書第[0006]、[0024]段落）。

2.系爭專利主要圖式如本判決附圖一所示。

3.系爭專利申請專利範圍分析：

系爭專利申請專利範圍共5項，其中第1項為獨立項，其餘為附屬項，其內容如下：

請求項1：一種電子式駐車卡鉗，與一剎車碟片配合使用，該剎車碟片具有垂直於一軸線的一第一端面及一與該第一端面相反的第二端面，該駐車卡鉗包含：一本體單元，具有一對應於該第一端面的第一側座、一對應於該第二端面且連結於該第一側座一側的第二側座及一對間隔設置且連接於該第一側座與該第二側座之間的導引件，該第一側座具有一相鄰於該第一端面的第一凹槽，該第二側座具有一相鄰於該第二端面的第二凹槽、一由該第二凹槽凹設且呈U形的沉凹部及一與該沉凹部相鄰連通的沉孔，該第一凹槽與該第二凹槽互相對合成一開孔，該等導引件平行該軸線且呈長桿狀，橫設於該開口中；一來令片單元，具有一可平行於該軸線移動地設置於該第一凹槽中的第一定位件、一固設在該第一定位件的第一來令片、一可平行於該軸線移動地設置於該第二凹槽中的第二定位件及一固設在該第二定位件的第二來令片，該第一來令片相鄰於該第一端面，

該第二來令片相鄰於該第二端面；一掣動單元，具有一可平行於該軸線移動地設置於該第一凹槽中的第一掣動件、一可平行於該軸線移動地設置在該第二凹槽中的第二掣動件及一連接於該第二掣動件且平行於該軸線的連動件，該第二掣動件具有一凸柱，第二掣動件可平行於該軸線移動地設置在該沉凹部中，該凸柱可平行於該軸線移動地設置在該沉孔中，該連動件具有一對相反設置的側緣及一對分別設置於該等側緣且可滑動地與該等導引件互相套合的導滑部，該等導滑部呈中空筒狀；及一致動單元，具有一連接於該連動件的固定座、一安裝於該固定座的致動件及一沿一平行於該軸線之中心線延伸且受該致動件驅動的致動軸，該致動軸可驅動該第一掣動件相對於該第一側座產生位移，並具有一螺鎖於該第一掣動件的螺紋部，啟動該致動件，該致動軸可帶動該第一掣動件平行於該軸線產生位移，並掣動該第一來令片相對於該第一端面產生靠抵或遠離，並透過該固定座與該連動件牽動該第二掣動件沿該中心線產生位移，且使該第二來令片相對於該第二端面產生靠抵或遠離。

請求項2:如請求項1所述的電子式駐車卡鉗，其中，該掣動單元的第二掣動件與該連動件一體成型。

請求項3:如請求項1所述的電子式駐車卡鉗，其中，該掣動單元的該等導滑部各具有一平行於該軸線的穿孔及一迫緊套設於該穿孔中的自潤軸承，該本體單元的該等導引件穿設於該等自潤軸承中。

請求項4：如請求項3所述的電子式駐車卡鉗，其中，該本體單元的該等導引件各具有一對應於該第一側座的第一端及一對應於該第二側座的第二端，該第一側座具有一對供該等導引件的第一端固定的第一凸耳，該第二側座具有一對供該等導引件的第二端固定的

第二凸耳。

請求項5:如請求項4所述的電子式駐車卡鉗，其中，該本體單元的該等導引件還各具有一設於該第一端的螺紋部及一設於該第二端的頭部，該第一側座的第一凸耳各具有一供該等螺紋部螺鎖定位的螺孔，該第二側座的第二凸耳各具有一供該等頭部卡止定位的階級孔。

㈢舉發證據技術分析:

1.證據2為104(西元2015)年8月16日公開之我國第TW201531632A號「電子式駐車卡鉗」專利案，其公開日早於系爭專利申請日（105年5月20日），可為系爭專利之先前技術。證據2為一種電子式駐車卡鉗，包含一本體單元、一來令片單元、一掣動單元及一致動單元，該掣動單元具有一第一掣動件、一第二掣動件及一連接在該第二掣動件的連動件，該致動單元具有一連接於該連動件的托架、一連接於托架的致動件及一受該致動件驅動且可帶動該第一掣動件的致動軸。啟動該致動件可使該致動軸驅動該第一、二掣動件產生位移，且使該來令片單元相對於一剎車碟片產生靠抵或遠離（參證據2摘要），證據2主要圖式如本判決附圖二所示。

2.證據3為103(2014)年3月16日公開之我國第TW201411004A號「浮動外殼力傳送總成」專利案，其公開日早於系爭專利申請日（105年5月20日），可為系爭專利之先前技術。證據3為一種制動總成，其包括：具有一中心開口以接納一軸之一安裝凸緣，其中該安裝凸緣可安裝在機架上；安裝在該軸上且可隨著該軸轉動之一轉盤，該轉盤具有一第一平面及一第二平面；具有可與該第一平面接合之一第一摩擦表面之一浮動板；及具有可與該第二平面接合之一第二摩擦表面之一壓力板。該制動總成亦包含一彈簧外殼，其作用如一活塞，及耦合至彈簧外殼以形成一流體壓力腔之一汽缸，其中當經加壓的流體進入該流體壓力腔時該彈簧外殼以一第一方向移動，而當經加壓的流體流出該流體壓力腔時該彈簧外殼則以

一第二方向移動。該總成進一步包含滑動地支撐該浮動板、該壓力板及該彈簧外殼之至少一個滑動螺柱以容許該浮動板、該壓力板及該彈簧外殼中之至少一者之軸向移動（參證據3摘要），證據3主要圖式如本判決附圖三所示。

3.證據4為103(2014)年12月24日公開之中國大CN104246273A號「用于行車和停車盤式制動器的卡鉗組件」專利案，其公開日早於系爭專利申請日（105年5月20日），可為系爭專利之先前技術。證據4為一種用于行車和停車盤式制動器的卡鉗組件(1)，該卡鉗組件包括行車卡鉗主體(2)，該行車卡鉗主體布置成跨在用于盤式制動器的盤上，該行車卡鉗主體具有第一和第二車輛側細長元件(4)，第一行車墊片(8)鄰接抵靠盤的第一制動表面幷在車輛上施加行車制動作用，所述第一細長元件(4)包括第一墊片(8)的第一鄰接和引導銷(16)以引導第一墊片幷接收車輛的制動作用，停車卡鉗(17)包括停車卡鉗的分開的推力裝置(20)幷且其用于將至少一第三停車墊片(21)鄰接抵靠盤的第一制動表面，所述停車卡鉗(17)具有用于至少部分地將所述停車卡鉗(17)支撐幷連接至所述行車卡鉗主體(2)的連接件(18)，停車卡鉗(17)至所述行車卡鉗主體(2)的所述連接件(18)包括第一鎖定螺紋件(19)，該第一鎖定螺紋件定位成與第一行車墊片(8)的所述第一支撐和引導銷(16)同軸（參證據4摘要），證據4主要圖式如本判決附圖四所示。

4.證據5為105(2016)年2月1日公開之日本第JP2016-17558A 號「ディスクブレーキ装置」專利案，其公開日早於系爭專利申請日（105年5月20日），可為系爭專利之先前技術。證擧據5所欲解決的問題：爲了獲得一種結構，該結構可以減小裝置的尺寸和重量，幷且可以提高懸架裝置的形狀的自由度，涉及具有行車制動器和駐車制動器兩種功能的制動裝置制動。證據5之解決方案：對置活塞式卡鉗9由主體部分15和第二缸體部分16組成，第二缸體部分16被布置在從構成主體部分15.浮動式卡鉗10利用與第二缸體部16嵌合的第二活塞1

2和一個滑動銷47以能夠沿軸向變形的方式支承于對置活塞式卡鉗9。浮動式制動鉗從徑向外側跨過第二筒部16，幷且在周向上與主體部15相鄰(參證據5摘要），證據5主要圖式如本判決附圖五所示。

5.證據6為85(1996)年4月16日公告之美國第US5507369A號「REACTION DEAM DISC BRAKE WITH SLIDING PINSFOR VEHICLES」專利案，其公告日早於系爭專利申請日（105年5月20日），可為系爭專利之先前技術。證據6為一種用於車輛的帶有滑銷的反作用梁盤式制動器，該盤式制動器消除了殘餘扭矩，並且顯著減少了製造步驟。制動盤上的墊片的壓縮力發生在活塞中心線以及滑動銷和反作用銷的同一平面上。盤式制動器包括一個活塞外殼（1）、一個可拆卸的內部煞車塊（3）、一個外煞車塊（4）、兩個滑動銷（5）、一個托架（2）和四個用於移開煞車塊的彈簧，安裝在滑動銷（5）上（參證據6摘要），證據6主要圖式如本判決附圖六所示。

㈣證據2、3、4之組合不足以證明系爭專利請求項1、2不具進步性：

1.證據2係一種電子式駐車卡鉗，系爭專利請求項1與證據2比對可知，證據2說明書第[0009]至[0013]、[0017]、[0019]至[0021]段落及圖1、4至6已揭露一種電子式駐車卡鉗，與一剎車碟片配合使用，該剎車碟片具有垂直於一軸線的一第一端面及一與該第一端面相反的第二端面，該駐車卡鉗包含；一來令片單元，具有一可平行於該軸線移動地設置於該第一凹槽中的第一定位件、一固設在該第一定位件的第一來令片、一可平行於該軸線移動地設置於該第二凹槽中的第二定位件及一固設在該第二定位件的第二來令片，該第一來令片相鄰於該第一端面，該第二來令片相鄰於該第二端面；及一致動單元，具有一連接於該連動件的托架、一安裝於該托架的致動件及一沿一平行於該軸線之中心線延伸且受該致動件驅動的致動軸，該致動軸可驅動該第一掣動件相對於該第

一側座產生位移，並具有一螺鎖於該第一掣動件的螺紋部，啟動該致動件，該致動軸可帶動該第一掣動件平行於該軸線產生位移，並掣動該第一來令片相對於該第一端面產生靠抵或遠離，並透過該固定座與該連動件牽動該第二掣動件沿該中心線產生位移，且使該第二來令片相對於該第二端面產生靠抵或遠離，證據2之駐車卡鉗、剎車碟片、第一端面、第二端面、來令片單元、第一凹槽、第一定位件、第一來令片、第二定位件、第二來令片、致動單元、連動件、托架、致動件、致動軸、第一掣動件、螺紋部、第二掣動件即相當於請求項1之駐車卡鉗、剎車碟片、第一端面、第二端面、來令片單元、第一凹槽、第一定位件、第一來令片、第二定位件、第二來令片、致動單元、連動件、固定座、致動件、致動軸、第一掣動件、螺紋部、第二掣動件，故證據2已揭露請求項1「一種電子式駐車卡鉗，與一剎車碟片配合使用，該剎車碟片具有垂直於一軸線的一第一端面及一與該第一端面相反的第二端面，該駐車卡鉗包含」；「一來令片單元，具有一可平行於該軸線移動地設置於該第一凹槽中的第一定位件、一固設在該第一定位件的第一來令片、一可平行於該軸線移動地設置於該第二凹槽中的第二定位件及一固設在該第二定位件的第二來令片，該第一來令片相鄰於該第一端面，該第二來令片相鄰於該第二端面」；「及一致動單元，具有一連接於該連動件的固定座、一安裝於該固定座的致動件及一沿一平行於該軸線之中心線延伸且受該致動件驅動的致動軸，該致動軸可驅動該第一掣動件相對於該第一側座產生位移，並具有一螺鎖於該第一掣動件的螺紋部，啟動該致動件，該致動軸可帶動該第一掣動件平行於該軸線產生位移，並掣動該第一來令片相對於該第一端面產生靠抵或遠離，並透過該固定座與該連動件牽動該第二掣動件沿該中心線產生位移，且使該第二來令片相對於該第二端面產生靠抵或遠離」之技術特徵。

2.依證據2圖1和系爭專利圖3可以清楚看出，證據2圖1雖有凹

槽121可對應系爭專利圖3之凹槽121，但系爭專利圖3之凹槽121內另外設有沉孔123及設置於沉孔123內之凸柱321(參系爭專利圖4、5)，而證據2並無相對應的結構；依證據2圖1和系爭專利圖3可以清楚看出，證據2圖1雖有連動件33可對應系爭專利圖3之連動件33，但系爭專利圖3之連動件33外側另外設有導滑部334及穿設於導滑部334內之導引件13(參系爭專利圖4、5)，而證據2亦無相對應的結構；因此證據2並未揭露系爭專利請求向1之沉孔、凸柱、導滑部、導引件等構件，即證據2並未揭露系爭專利請求項1之「一本體單元，具有一對應於該第一端面的第一側座、一對應於該第二端面且連結於該第一側座一側的第二側座及『一對間隔設置且連接於該第一側座與該第二側座之間的導引件』，該第一側座具有一相鄰於該第一端面的第一凹槽，該第二側座具有一相鄰於該第二端面的第二凹槽、一由該第二凹槽凹設且呈U形的沉凹部及『一與該沉凹部相鄰連通的沉孔』，該第一凹槽與該第二凹槽互相對合成一開孔，該等導引件平行該軸線且呈長桿狀，橫設於該開口中」、「一掣動單元，具有一可平行於該軸線移動地設置於該第一凹槽中的第一掣動件、一可平行於該軸線移動地設置在該第二凹槽中的第二掣動件及一連接於該第二掣動件且平行於該軸線的連動件，『該第二掣動件具有一凸柱，第二掣動件可平行於該軸線移動地設置在該沉凹部中，該凸柱可平行於該軸線移動地設置在該沉孔中』，該連動件具有『一對相反設置的側緣及一對分別設置於該等側緣且可滑動地與該等導引件互相套合的導滑部，該等導滑部呈中空筒狀』」的技術特徵。

3.證據3係一種關於例如制動器或離合器之力傳送總成，依其圖5及說明書第2至3頁、第5頁所載「該總成10包含一轉盤12，其可由一馬達（未展示）驅動，及一外殼14。…外殼14還包含安置在轉盤12之相對側上之浮動板22及壓力板24。該浮動板22及壓力板24兩者均由滑動螺柱18滑動地支撐，因此它們可在滑動螺柱18上軸向移動。在轉盤12的兩側，摩擦襯片

26a、26b分別安置在浮動板22及壓力板24上。…圖5展示替代組態，其中圍繞滑動螺柱18而安置的套筒43用於代替支撐螺柱40剛性連接浮動板22及彈簧外殼28」可知，其浮動板22及壓力板24分別相當於系爭專利請求項1之第二掣動件及第一掣動件，該浮動板22與圍繞滑動螺柱18的套筒43連接，可隨著套筒43於滑動螺柱18上軸向移動，故滑動螺柱18及套筒43分別相當於系爭專利請求項1之導引件及導滑部，是證據3已揭露前揭證據2所未揭露「一對間隔設置且連接於該第一側座與該第二側座之間的導引件」及「一對相反設置的側緣及一對分別設置於該等側緣且可滑動地與該等導引件互相套合的導滑部，該等導滑部呈中空筒狀」之差異技術特徵。惟證據3並未揭示相當於系爭專利請求項1「沉孔」及「凸柱」之相關技術內容，即證據3仍未揭露系爭專利請求項1「一與該沉凹部相鄰連通的沉孔」及「該第二掣動件具有一凸柱，第二掣動件可平行於該軸線移動地設置在該沉凹部中，該凸柱可平行於該軸線移動地設置在該沉孔中」之技術特徵。

4.證據4係一種用於行車和停車盤式制動器的卡鉗組件，依其圖1、8、16、18及說明書[0047]段所載「所述組件1還包括停車卡鉗17，該停車卡鉗包括停車卡鉗的明顯與第一柱狀物6和第二柱狀物11分離的分離的推力裝置20，並且該停車卡鉗適於使至少一個第三停車墊片21鄰接抵靠盤3的第一制動表面5」及[0052]段所載「所述停車卡鉗17是包括浮體24的浮動停車卡鉗，…，該浮體通過在附接至行車卡鉗主體2的引導件19、25上滑動而移動」，固可知證據4之浮體24係藉由引導件19、25在卡鉗主體2上滑動而移動，並可見於卡鉗主體2的細長元件9留有可供引導件25穿設的孔，然該引導件25非設置於第三停車墊片21上或相當於系爭專利請求項1之第二掣動件上，而係連接至行車卡鉗主體2的車輪側細長元件9（參證據4說明書[0058]段），顯然與系爭專利請求項1之凸柱係設置於第二掣動件上並可隨之軸向移動之結構並不相同，且證據4之引導件25及於細長元件9上所見供引導件25

穿設的孔實係一種導引結構，以供浮體24滑動、移動之用，與系爭專利請求項1之凸柱及沉孔具有提升結構強度之作用亦不相同，故證據4仍未揭露前揭證據2、3所未揭露「一與該沉凹部相鄰連通的沉孔」及「該第二掣動件具有一凸柱，第二掣動件可平行於該軸線移動地設置在該沉凹部中，該凸柱可平行於該軸線移動地設置在該沉孔中」之差異技術特徵。

5.綜上，證據2、3、4均未揭露系爭專利請求項1「一與該沉凹部相鄰連通的沉孔」及「該第二掣動件具有一凸柱，第二掣動件可平行於該軸線移動地設置在該沉凹部中，該凸柱可平行於該軸線移動地設置在該沉孔中」之差異技術特徵，系爭專利請求項1藉由該技術特徵具有系爭專利說明書[0024]段所載也利用該第二掣動件32的凸柱321可移動地設置在該沉孔123中的作用，可使該第二側座12對該凸柱321沿垂直於該軸線L1的兩個垂直軸向生自由度的限制，即使是在緊急強力剎車時，該掣動單元30也不會翹起，可提高剎車穩定性之有利功效，是以就所採取之技術手段及所達成之功效而言，證據2、3、4與系爭專利請求項1仍有不同，該發明所屬技術領域中具有通常知識者，實難依據證據2、3、4所揭露內容即可輕易完成系爭專利請求項1之發明，故證據2、3、4之組合尚不足以證明系爭專利請求項1不具進步性。

6.系爭專利請求項2為依附於請求項1之附屬項，包含該請求項1所述之全部技術特徵，前揭證據2、3、4之組合既難證明系爭專利請求項1不具進步性，自亦難證明依附於該請求項1之附屬項（即請求項2）不具進步性。

㈤證據2、3、5之組合不足以證明系爭專利請求項1、2不具進步性:

1.證據2、3均未揭露系爭專利請求項1「一與該沉凹部相鄰連通的沉孔」及「該第二掣動件具有一凸柱，第二掣動件可平行於該軸線移動地設置在該沉凹部中，該凸柱可平行於該軸線移動地設置在該沉孔中」之差異技術特徵，已如前所述。

2.經查，證據5之盤式制動裝置（ディスクブレーキ装置），依其圖15、16及說明書[0041]段，其外側輔助滑銷（アウタ側補助摺動ピン）77於插入浮動卡鉗（フローティング型キャリパ）10a之爪部34a的貫通孔75後，其大徑部（大径部）78係與外側停車墊（アウタ側パーキングパッド）14a之背板（裏板）67a的突起部分（係合凸部）68a接合，小徑部(小径部）79則會插入對置活塞卡鉗（対向ピストン型キャリパ）9a之外側覆蓋部（アウタ側覆い部）74內側的支撐凹部（支持凹部）82中，然證據5之外側輔助滑銷77係藉由將其大徑部78置於貫通孔75開口邊緣處所形成之凹部76內，並以其內端面之卡合凹部（係合凹部）81與外側停車墊14a背板67a的突起部分68a卡合之方式，使該外側輔助滑銷77得以固定於爪部34a，與系爭專利請求項1之第二掣動件具有凸柱之結構並不相同；且證據5之掛物銷（吊り下げピン）70係連結爪部34a，爪部34a及外側輔助滑銷77即無法於掛物銷70上作相對滑動，此與系爭專利請求項1之第二掣動件及凸柱可隨著連動件於導引件上移動亦有差異。再查，依證據5說明書[0042]段所載「以上の様な構成を有する本例の場合には、前記アウタ側パーキングパッド１４ａに加わるブレーキトルクを、前記アウタ側補助摺動ピン７７を介して、前記アウタ側覆い部７４によって支承できる（按：在具有上述構造的本示例情況下，施加到外側停車墊14a的制動扭矩能夠通過外側輔助滑銷77由外側覆蓋部74支撐）」，可知證據5係藉由外側輔助滑銷77及對置活塞卡鉗9a的外側覆蓋部74於外部強化其結構，與系爭專利請求項1利用第二掣動件之凸柱及第二側座之沉孔的內部強化結構及功效並非相當。故證據5亦未揭露系爭專利請求項1「一與該沉凹部相鄰連通的沉孔」及「該第二掣動件具有一凸柱，第二掣動件可平行於該軸線移動地設置在該沉凹部中，該凸柱可平行於該軸線移動地設置在該沉孔中」之差異技術特徵。

3.承上所述，證據2、3、5均未揭露系爭專利請求項1「一與該

沉凹部相鄰連通的沉孔」及「該第二掣動件具有一凸柱，第二掣動件可平行於該軸線移動地設置在該沉凹部中，該凸柱可平行於該軸線移動地設置在該沉孔中」之差異技術特徵，系爭專利請求項1藉由該技術特徵具有系爭專利說明書[0024]段所載也利用該第二掣動件32的凸柱321可移動地設置在該沉孔123中的作用，可使該第二側座12對該凸柱321沿垂直於該軸線L1的兩個垂直軸向生自由度的限制，即使是在緊急強力剎車時，該掣動單元30也不會翹起，可提高剎車穩定性之有利功效，是以就所採取之技術手段及所達成之功效而言，證據2、3、5與系爭專利請求項1仍有不同，該發明所屬技術領域中具有通常知識者，實難依據證據2、3、5所揭露內容即可輕易完成系爭專利請求項1之發明，故證據2、3、5之組合尚不足以證明系爭專利請求項1不具進步性。

4. 系爭專利請求項2為依附於請求項1之附屬項，包含該請求項1所述之全部技術特徵，前揭證據2、3、5之組合既難證明系爭專利請求項1不具進步性，自亦難證明依附於該請求項1之附屬項請求項2不具進步性。

5. 原告主張：證據4、5業已揭露系爭專利之「沉孔」、「第二掣動件凸柱在沉孔內軸線移動」技術特徵(行政訴訟起訴狀事實及理由欄二之(三))； 依系爭專利請求項1記載「一可平行於該軸線移動地設置在該第二凹槽中的第二掣動件及一連接於該第二掣動件且平行於該軸線的連動件，該第二掣動件具有一凸柱，第二掣動件可平行於該軸線移動地設置在該沉凹部中，該凸柱可平行於該軸線移動地設置在該沉孔中」，並參照系爭專利說明書[0023]段及圖式第5圖，可知系爭專利之第二掣動件32係與一連動件33連接為一體，透過該連動件33的牽動而使第二掣動件32產生位移，具有系爭專利說明書[0024]段所載利用該第二掣動件32的凸柱321可移動地設置在該沉孔123中的作用，可使該第二側座12對該凸柱321沿垂直於該軸線L1的兩個垂直軸向生自由度的限制，即使是在緊急強力剎車時，該掣動單元30也不會翹起，可提

高剎車穩定性之有利功效云云(行政辯論意旨狀事實及理由欄二之(二))。 經查，雖然證據4引導件25穿設於細長元件9的孔內，惟如前所述，證據4之引導件25及於細長元件9上所見供引導件25穿設的孔實係一種導引結構，以供浮體24滑動、移動之用，與系爭專利請求項1之凸柱及沉孔具有提升結構強度之作用，並可提高剎車穩定性之有利功效不相同，故證據4仍未揭露前揭證據2、3所未揭露「一與該沉凹部相鄰連通的沉孔」及「該第二掣動件具有一凸柱，第二掣動件可平行於該軸線移動地設置在該沉凹部中，該凸柱可平行於該軸線移動地設置在該沉孔中」之差異技術特徵。次查，雖然依照證據5圖15、16所示，小徑部79凸伸在支撐凹部82中，惟如前所述，證據5之外側輔助滑銷77係藉由將其大徑部78置於貫通孔75開口邊緣處所形成之凹部76內，並以其內端面之卡合凹部81與外側停車墊14a背板67a的突起部分68a卡合之方式，使該外側輔助滑銷77得以固定於爪部34a，與系爭專利請求項1利用第二掣動件之凸柱及第二側座之沉孔的內部強化結構，並可提高剎車穩定性之有利功效並非相當，故證據5亦未揭露系爭專利請求項1「一與該沉凹部相鄰連通的沉孔」及「該第二掣動件具有一凸柱，第二掣動件可平行於該軸線移動地設置在該沉凹部中，該凸柱可平行於該軸線移動地設置在該沉孔中」之差異技術特徵。綜上，證據4、5皆未揭露爭專利請求項1之「一與該沉凹部相鄰連通的沉孔」及「該第二掣動件具有一凸柱，第二掣動件可平行於該軸線移動地設置在該沉凹部中，該凸柱可平行於該軸線移動地設置在該沉孔中」之差異技術特徵，從而，原告上開主張均不可採。

㈥證據2、3、4、6之組合不足以證明系爭專利請求項3至5不具進步性：

1.爭專利請求項3為依附於請求項1之附屬項，包含請求項1之所有技術特徵，並進一步界定「其中，該掣動單元的該等導滑部各具有一平行於該軸線的穿孔及一迫緊套設於該穿孔中

的自潤軸承，該本體單元的該等導引件穿設於該等自潤軸承中」。

2.證據2、3、4皆未揭露系爭專利請求項1「一與該沉凹部相鄰連通的沉孔」及「該第二掣動件具有一凸柱，第二掣動件可平行於該軸線移動地設置在該沉凹部中，該凸柱可平行於該軸線移動地設置在該沉孔中」之技術特徵，已如前述。

3.經查，證據6之盤式制動器依其圖1揭露及說明書第2欄所記載「A removable inner pad (3)…is riveted or molded to a first pressed plate(3a)… 」、「 An inner pad (4) has a support plate (4a)…」及「The hydraulic fluid pressure generated in the vehicle's master cylinderis transmitted to the disc brake, which is installed in the vehicle wheel, andthe pressure enters through the input feeding hole (13), in the piston housing,which exerts pressure on the piston area (6), transforming it into mechanicforce, which is discharged on the inner pad (3), which in turn actuates on thebrake disc, and at the same time such pressure exerts force on the pistonhousing (1) transmitted to the outer pad (4), through the sliding pins (5) that discharges the effort on the brake disc opposite path.」，其內部煞車塊（inner pad）3、4 分別安置於第一壓板（first pressed plate）3a及支撐壓板（support plate）4a，且該二壓板3a、4a係透過滑動銷（sliding pins）5滑動地支撐，而使該二煞車塊3、4可沿著滑動銷5軸向移動。可知，證據6亦未有對應系爭專利請求項1「沉孔」及「凸柱」之相關技術內容，即證據6仍未揭露系爭專利請求項1「一與該沉凹部相鄰連通的沉孔」及「該第二掣動件具有一凸柱，第二掣動件可平行於該軸線移動地設置在該沉凹部中，該凸柱可平行於該軸線移動地設置在該沉孔中」之技術特徵。

4.綜上，證據2、3、4、6均未揭露系爭專利請求項1「一與該沉凹部相鄰連通的沉孔」及「該第二掣動件具有一凸柱，第二掣動件可平行於該軸線移動地設置在該沉凹部中，該凸柱可平行於該軸線移動地設置在該沉孔中」之差異技術特徵，系爭專利請求項1藉由該技術特徵具有系爭專利說明書[0024]段所載也利用該第二掣動件32的凸柱321可移動地設置在該沉孔123中的作用，可使該第二側座12對該凸柱321沿垂直於該軸線L1的兩個垂直軸向生自由度的限制，即使是在緊急強力剎車時，該掣動單元30也不會翹起，可提高剎車穩定性之有利功效，是以就所採取之技術手段及所達成之功效而言，證據2、3、4、6與系爭專利請求項1仍有不同，該發明所屬技術領域中具有通常知識者，實難依據證據2、3、4、6所揭露內容即可輕易完成系爭專利請求項1之發明，從而證據2、3、4、6之組合尚不足以證明依附於系爭專利請求項1之系爭專利請求項3不具進步性。

5.系爭專利請求項4為依附於請求項3之附屬項，系爭專利請求項5為依附於請求項4之附屬項，包含該請求項3所述之全部技術特徵，前揭證據2、3、4、6之組合既難證明系爭專利請求項3不具進步性，自亦難證明直接或間接依附於該請求項3之附屬項請求項4、5不具進步性。

㈦證據2、3、5、6之組合不足以證明系爭專利請求項3至5不具進步性：

1.爭專利請求項3為依附於請求項1之附屬項，包含請求項1之所有技術特徵，並進一步界定「其中，該掣動單元的該等導滑部各具有一平行於該軸線的穿孔及一迫緊套設於該穿孔中的自潤軸承，該本體單元的該等導引件穿設於該等自潤軸承中」，已如前所述。

2.證據2、3、5、6皆未揭露系爭專利請求項1「一與該沉凹部相鄰連通的沉孔」及「該第二掣動件具有一凸柱，第二掣動件可平行於該軸線移動地設置在該沉凹部中，該凸柱可平行於該軸線移動地設置在該沉孔中」之技術特徵，亦已如前述

。

3.綜上，證據2、3、5、6均未揭露系爭專利請求項1「一與該沉凹部相鄰連通的沉孔」及「該第二掣動件具有一凸柱，第二掣動件可平行於該軸線移動地設置在該沉凹部中，該凸柱可平行於該軸線移動地設置在該沉孔中」之差異技術特徵，系爭專利請求項1藉由該技術特徵具有系爭專利說明書[0024]段所載也利用該第二掣動件32的凸柱321可移動地設置在該沉孔123中的作用，可使該第二側座12對該凸柱321沿垂直於該軸線L1的兩個垂直軸向生自由度的限制，即使是在緊急強力剎車時，該掣動單元30也不會翹起，可提高剎車穩定性之有利功效，是以就所採取之技術手段及所達成之功效而言，證據2、3、4、6與系爭專利請求項1仍有不同，該發明所屬技術領域中具有通常知識者，實難依據證據2、3、5、6所揭露內容即可輕易完成系爭專利請求項1之發明，從而證據2、3、5、6之組合尚不足以證明依附於系爭專利請求項1之系爭專利請求項3不具進步性。

4.系爭專利請求項4為依附於請求項3之附屬項，系爭專利請求項5為依附於請求項4之附屬項，包含該請求項3所述之全部技術特徵，前揭證據2、3、5、6之組合既難證明系爭專利請求項3不具進步性，自亦難證明直接或間接依附於該請求項3之附屬項請求項4、5不具進步性。

七、綜上所述，證據2、3、4及2、3、5之組合均不足以證明系爭專利請求項1、2不具進步性，證據2、3、4、6及2、3、5、6之組合均不足以證明系爭專利請求項3至5不具進步性。從而，被告以系爭專利請求項1至5項未違反核准時專利法第22條第2項之規定，為舉發不成立之原處分，符合法律規定，訴願決定予以維持，亦無違誤。原告仍執前詞，請求撤銷訴願決定及原處分，並命被告就系爭專利應為「請求項1至5舉發成立」之處分，為無理由，應予駁回。

八、本件判決基礎已經明確，當事人其餘攻擊防禦方法及訴訟資料經本院斟酌後，認與判決結果沒有影響，無逐一論述的必

要，併此說明。

據上論結，本件原告之訴為無理由，依智慧財產案件審理法第1條，行政訴訟法第98條第1項前段，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　112　　年　　7　　月　　27　　日

智慧財產第二庭

審判長法　官　彭洪英

法　官　汪漢卿

法　官　曾啓謀

以上正本係照原本作成。

如不服本判決，應於送達後20日內，向本院提出上訴狀並表明上訴理由，其未表明上訴理由者，應於提起上訴後20日內向本院補提上訴理由書；如於本判決宣示後送達前提起上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（均須按他造人數附繕本）。

上訴時應委任律師為訴訟代理人，並提出委任書（行政訴訟法第241條之1第1項前段），但符合下列情形者，得例外不委任律師為訴訟代理人（同條第1項但書、第2項）。

得不委任律師為訴訟代理人之情形	所需要件
（一）符合右列情形之一者，得不委任律師為訴訟代理人	1. 上訴人或其法定代理人具備律師資格或為教育部審定合格之大學或獨立學院公法學教授、副教授者。 2. 稅務行政事件，上訴人或其法定代理人具備會計師資格者。 3. 專利行政事件，上訴人或其法定代理人具備專利師資格或依法得為專利代理人者。
（二）非律師具有右列情形之一，經最高行政法院認為適當者，亦得為上訴審訴訟代理人	1. 上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親具備律師資格者。

	2.稅務行政事件，具備會計師資格者。 3.專利行政事件，具備專利師資格或依法得為專利代理人者。 4.上訴人為公法人、中央或地方機關、公法上之非法人團體時，其所屬專任人員辦理法制、法務、訴願業務或與訴訟事件相關業務者。
是否符合（一）、（二）之情形，而得為強制律師代理之例外，上訴人應於提起上訴或委任時釋明之，並提出（二）所示關係之釋明文書影本及委任書。	

中　　華　　民　　國　　112　　年　　8　　月　　7　　日

書記官　丘若瑤