

智慧財產及商業法院行政判決

112年度行專訴字第46號

民國113年4月18日辯論終結

原告 為升電裝工業股份有限公司

代表人 尤山泉

訴訟代理人 趙嘉文專利師

吳俊億專利師

楊理安律師

被告 經濟部智慧財產局

代表人 廖承威

訴訟代理人 顏俊仁

上列當事人間因發明專利申請事件，原告不服經濟部中華民國112年8月29日經訴字第11217305290號訴願決定，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

一、原告之訴駁回。

二、訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

一、爭訟概要：

原告前於民國108年5月20日以「車內生物監測系統及其監測方法」向被告申請發明專利，經被告編為第108117268號申請案（下稱系爭案）審查後，不予專利。原告不服，申請再審查，並於110年8月23日提出申請專利範圍修正本。案經被告依該修正本審查，核認系爭案有違專利法第22條第2項規定，以112年3月27日（112）智專三(二)04436字第11220286140號專利再審查核駁審定書為「不予專利」處分（下稱原處分）。原告不服，提起訴願，經經濟部於112年8月29日以經訴字第11217305290號決定駁回（下稱訴願決定），原告遂向本院提起行政訴訟。

二、原告主張及聲明：

（一）引證1至3之組合不足以證明系爭案請求項1不具進步性：

- 01 1.系爭案請求項1與引證1之差異技術特徵為：(1)「該駕駛離座
02 訊號係於駕駛座車門開啟再關上後之一關門訊號，或於駕駛
03 座車門開啟再關上後控制車門上鎖之一上鎖訊號」；(2)「其
04 中，該控制單元更具有休眠狀態，並可在一預設時間到達
05 時，結束該休眠狀態，使該電磁波偵測模組再次對所述車室
06 發出電磁波進行生命體之偵測」。
- 07 2.由於系爭案請求項1既已明確界定關門訊號必須是「駕駛座
08 車門開啟後再關上」之動作順序，當應解讀為該連續動作所
09 提供的電子訊號，方符合系爭案請求項1之範圍。參照系爭
10 案說明書[0013][0022]，所屬技術領域中具有通常知識者可
11 直接無歧異的理解系爭案請求項1所述之離座訊號是建立在
12 駕駛座車門開啟後再關上的連續動作而產生。惟被告卻將請
13 求項1此項技術特徵解讀為「關門訊號」及「上鎖訊號」，
14 對於關門訊號及上鎖訊號所限定之「駕駛座車門開啟後再關
15 上」必要前置動作逕予忽略，顯然有誤。又根據引證1說明
16 書[0026]揭露內容，可知該專利利用車輛熄火與車門電子鎖
17 上鎖訊號判斷是否要進行防盜系統的開啟，完全未提及要如
18 何進行「駕駛離座訊號」的判斷，即引證1只提出「車門上
19 鎖」的技術手段，完全未記載「駕駛離座訊號」之技術細節
20 ，實難認引證1對前述差異(1)技術特徵存在教示或建議，而
21 被告在未提供任何「輕易完成」依據下，逕稱依據車輛使用
22 之通常知識，駕駛於離開車輛前係依序將車輛熄火、離座、
23 上鎖，故前述差異(1)僅為確認車主是否下車並準備遠離車輛
24 之通常知識，係所屬技術領域中具有通常知識者依引證1簡
25 單變更即可輕易完成之簡單變更，顯有未盡其舉證之責，並
26 不可採。
- 27 3.被告雖於訴願階段補提如附表所示證據1至4用以作為上開通
28 常知識之補充。惟查，證據1之ID：dovefu回應應被解釋為
29 「那是防盜系統根據熄火後根據『開門』或『關門』這個動
30 作判斷是駕駛員要進行離開車的行為」，且其回覆亦未說明
31 是駕駛座的車門還是其他座位的車門，故證據1顯示內容，

不論開門還是關門，僅是單一動作，也未明確提到是駕駛座的車門，以及必須是車門開門後關門連續動作的兩個條件判斷駕駛離座訊號為通常知識。證據2雖有提及開門後關門的連續動作，但並非限定是駕駛座車門，且其主要是利用「使用者隨身攜帶之辨識器是否還位在控制主機發出訊號之車外感測範圍內」進而判斷是否要進行上鎖。證據3同樣沒有明確提及其車門是所有車門還是僅特定駕駛座車門，又關於車內是否有人之判斷，係透過開門、關門以及座椅傳感器無壓力反饋，因此無法佐證「是駕駛座車門」、「車門開門後關門連續動作」判斷是駕駛離座訊號為通常知識。證據4同樣未揭示其車門傳感器是駕駛座車門還是其他座位車門，且沒有揭露其開門訊號和關門訊號是擇一判斷或是先後判斷。因此證據1至4完全無法認定系爭案請求項1所要求的必須是駕駛座車門，以及必須是車門開門後關門連續動作的兩個條件來判斷駕駛離座訊號為通常知識。準此，證據1至4皆未揭示其所開啟或關閉之車門是否僅特定為駕駛座車門或其他座位之車門，無法佐證系爭案請求項1所要求必須是「駕駛座車門」，及必須是「車門開門後關門連續動作的兩個條件來判斷是駕駛離座訊號」是通常知識。則在引證1完全未揭示駕駛離座之資訊下，當然無法與證據1至4結合而為所屬技術領域中具有通常知識者輕易完成系爭案請求項1前述差異(1)之技術特徵。

4. 又引證1主要在於解決車子的防盜問題，與系爭案欲解決車內生物偵測誤判的背景狀況已有相當明顯差異，所屬技術領域中具有通常知識者並無動機將用於防盜措施改善的引證1使用於解決系爭案之車內生物偵測誤判的情形。且系爭案主要目的在於避免車內生物的遺留造成憾事，會主動開啟門鎖，而引證1則用於解決防盜問題，在偵測到車內生物後一段時間會自動開啟門鎖而造成反效果。系爭案主要目標中，判斷駕駛是否離座是一個重要避免誤判的指標，引證1說明書卻未有任何相關說明或教示提到解決駕駛離座的誤判問題。

01 5.再者，若「當駕駛開車後在一定時速狀態下，車門會自動上
02 鎖，而當駕駛欲暫停在一旁短暫休息時，便會停車並熄火，
03 但並未下車，此時車門仍處於上鎖的狀態」情境下，引證1
04 便會判斷車內已經是無人狀態，進而執行後續車內偵測動作
05 ，導致發生誤報問題。然系爭案請求項1因增加了前述差異
06 (1)之「駕駛座車門開啟再關上」判斷訊號，相較於引證1，
07 系爭案請求項1可確實降低前開情境中誤判的機率，即具有
08 降低駕駛已離座而誤觸發偵測啟動訊號機率之無法預期功
09 效。至原處分稱「於熄火加油之場景、駕駛下車幫忙搬送大
10 型行李等場景」，系爭案請求項1亦可能造成誤判，顯曲解
11 請求項1技術特徵在於「降低」誤判可能，而非完全避免。
12 況系爭案請求項1在不額外增加設備之情況下，即可達到駕
13 駛離座判斷的目的，具有高適用性、低設置成本的優點，此
14 亦為引證1所無法達成之功效。

15 6.引證2並未揭露系爭案請求項1關於前述差異(1)、(2)之技術特
16 徵。從引證2說明書[0022]第3至7行之文字說明可知，其僅
17 揭示可將處理器調整到休眠狀態，但無揭露或教示與系爭案
18 請求項1前述差異(2)中之「並可在一預設時間到達時，結束
19 該休眠狀態，使該電磁波偵測模組再次對所述車室發出電磁
20 波進行生命體之偵測」技術手段，是引證2明顯與系爭案請
21 求項1之差異(2)不同。再由引證2說明書[0022]段可知，系爭
22 案請求項1主要目的在於解決「車內生物漏偵測」問題，與
23 引證2主要目的在於解決「節省電量」大不相同。

24 7.引證3並未揭露系爭案請求項1前述差異(1)技術特徵。又引證
25 1主要在於解決汽車防盜問題，因此其主要重點在於防範由
26 車外向車內的入侵，而引證3為「娃娃車安全裝置」，其主
27 要目的在於避免車內有人員遺留的情形。引證1使用的技術
28 是雷達，引證3則為使用紅外線偵測，紅外線偵測實際上在
29 汽車於戶外環境所處高溫環境又時常失效，因此系爭案於說
30 明書之先前技術中已明確排除使用紅外線的技術手段。故引

證1與引證3實際上在解決問題之共通性、功能或作用之共通性、教示或建議上均無結合動機。

8.綜上，引證1為防盜系統，與引證3之偵測娃娃車內是否還有幼童的目的顯有不同，故引證1及引證3無結合動機；引證2實際上也僅揭露「處理器終止整個報警裝置的工作，或者調整到休眠狀態」以達到節約電池電量的目的而已，則所屬技術領域中具有通常知識者並無法藉由引證1至引證3之結合，輕易完成系爭案請求項1所有技術特徵。

(二)引證1至3之組合不足以證明系爭案請求項6不具進步性：

1.系爭案請求項6為引用請求項1之方法獨立項，其專利範圍進一步限定生物監測系統之監測方法及生命體偵測步驟，包含系爭案請求項1之前述差異(1)與差異(2)技術特徵。

2.關於引證1至3之組合不足以證明系爭案請求項6前述差異(1)部分，同前所述。而引證2調整到休眠狀態的目的主要在「節約電池電量」，且其並未揭示需要進行再次偵測的技術教示或啟示；引證3顯然是以車輛熄火為啟動時間為判斷依據，並非是以是否測得生命體為判斷依據，兩者顯有不同；此外，引證3是每隔30分鐘啟動一次，亦與系爭案請求項6之「直至該雷達偵測模組測得有生命體」技術特徵不同。準此，系爭案請求項6之差異(2)為方法請求項之步驟特徵，顯然與系爭案請求項1之前述差異(2)不同，引證2及引證3即便在組合後，亦無法輕易完成系爭案請求項6之差異(2)，是以，引證1至3之組合並無法證明系爭案請求項6不具進步性。

(三)系爭案請求項1為獨立項，系爭案請求項6為引用請求項1記載形式之獨立項，系爭案請求項2至5及7至11分別直接或間接依附於請求項1或請求項6。是以，系爭案請求項1及6具有進步性，已如前述，則系爭案請求項2至11亦具有進步性。

(四)聲明：

1.原處分及訴願決定均撤銷。

2.被告就系爭案應作成准予專利之處分，或發回被告機關另為適法之處分。

01 三、被告答辯及聲明：

02 (一)原告將系爭案請求項1前述差異(1)中之「駕駛座車門開啟再
03 關上後之一關門訊號」解讀為「駕駛座車門開啟再關上後之
04 連續動作所提供的電子訊號」，將「駕駛座車門開啟再關上
05 後控制車門上鎖之一上鎖訊號」解讀為「駕駛座車門開啟再
06 關上後控制車門上鎖之連續動作所提供的包含開關門及上鎖
07 訊號」。然此「連續動作所提供的電子訊號」及「連續動作
08 所提供的包含開關門及上鎖訊號」並未揭露於系爭案說明書
09 中，亦未明確定義「連續動作包含開關門或進一步包含上鎖
10 之電子訊號」涵義，故系爭案請求項1已揭露駕駛離座訊號
11 為「一關門訊號」或「一上鎖訊號」及其訊號之限制條件（
12 即動作之先後關係），並無疑義。

13 (二)所屬技術領域中具有通常知識者經簡單變更引證1即可達成
14 系爭案請求項1之差異(1)技術特徵：

15 1.引證1說明書[0003]、[0004]揭示車載報警系統係用於在車
16 主遠離車時知悉車內是否有人進入之一防盜措施，說明書[0
17 026]揭示該防盜系統待確認車輛熄火並上鎖後才開啟，故依
18 車輛使用之通常知識，說明駕駛於離開車輛前係依序將車輛
19 熄火、離座、上鎖，亦即駕駛已離座為實現引證1開啟防盜
20 系統之技術特徵，故引證1已揭露「駕駛離座」。又引證1說
21 明書[0026]揭露以防盜用途為前提，在偵測到熄火、上鎖（
22 關門）訊號後，且上鎖後始開啟防盜，實已隱含駕駛已離座
23 ，而離座須經開門關門亦屬必然。另引證1亦明確揭露上鎖
24 訊號以得到關門信號，故原告稱引證1「完全未提及要如何
25 進行駕駛離座的判斷」，實無理由。

26 2.引證1偵測到上鎖（關門）訊號後啟動防盜系統，推知係全
27 車門作動，故亦包含「駕駛座車門」；又如前述以引證1之
28 揭示為基礎，上鎖（關門）前駕駛已離座，而依通常知識，
29 離座經開門再關門為必然之動作順序，「關門訊號」相當於
30 引證1說明書[0026]揭露之「關門的信號」或通常知識之離
31 座經開門再關門的關門訊號；關於「車門上鎖的訊號」則相

01 當於引證1說明書[0026]揭露之「車門電子鎖上鎖信號」，
02 故依發明所屬技術領域中具有通常知識者經簡單變更引證1
03 ，即可達成前述差異(1)「駕駛座車門」、「車門開啟後再關
04 上之順序」、「關門訊號」及進一步包括「車門上鎖的訊號
05 」技術特徵之判斷條件。

06 3.又被告所提通常知識即附表所示證據1至4足以充分佐證前述
07 差異(1)為通常知識，而可由發明所屬技術領域之通常知識者
08 經簡單變更而完成：

09 (1)證據1為證明開門關門動作用以判斷駕駛離座的條件，為
10 通常知識，由證據1中段dovefu所揭露內容已可證明在設
11 置防盜系統前駕駛已離座，其係通常知識，且根據熄火、
12 關門做判斷；而證據1揭露「駕駛員要進行離開車的行為
13 」，故其所關之門必然是駕駛座車門，縱使是全部車門亦
14 包括駕駛座車門，且既用以判斷駕駛要離開，關門前必然
15 包含開門動作，至於語音提醒之技術則非證據1所要論證
16 。故原告主張證據1未說明駕駛座車門、未顯示車門開門
17 後關門的連續動作，並不可採。

18 (2)證據2揭露使用者停好車並將引擎熄火，於開啟車門又關
19 上車門後，控制主機收到車門已關閉訊號，待使用者下車
20 並離開，經辨識器確認後將車門鎖上，並同時啟動防盜系
21 統，其中使用者明顯為駕駛並無疑義，故使用者熄火後開
22 啟之車門必然是駕駛座車門；縱使是全部車門，亦包括駕
23 駛座車門，故可證明依通常知識，啟動防盜系統前駕駛已
24 離座，且偵測熄火、開門、關門訊號。是原告主張證據2
25 未限定為駕駛座車門，並不可採。

26 (3)證據3說明書第[0059]段說明在「進入自動泊車過程動作
27 」之前已完成「開門、關門」動作，且圖2揭示自動泊車
28 前尚會判斷車內是否有人，亦包含確認駕駛座是否有人；
29 其中[0063]亦明確指出開門、關門信息係「引入了駕駛員
30 開、關車門狀態信息及座椅壓力感測器信息的採集作為指
31 令判斷，作為自動泊車動作執行的觸發指令」，故其開關

之門為駕駛座車門應無疑義，駕駛離開或車上無人後才觸發自動泊車動作執行，故利用駕駛開門關門之先後動作再加上座椅傳感器無壓力反饋判斷駕駛是否離開（或駕駛座是否無人）。是原告主張證據3無法佐證車門的開啟、關閉是駕駛座車門，並不可採。

(4)證據4說明書[0016][0017]揭露當遙控鎖車時會接收開門信號和關門信號，判斷啟動按鈕為非OFF檔時，發送警報，使車主及時發現，在尚未走遠即回來關電源，故得知車主離座後遙控鎖車，在上鎖前應先熄火，並由開門、關門啟動檢測。說明書[0022]說明檢測駕駛離座信號之方式，先檢測駕駛座座椅上設置的壓力傳感器，此外，為避免壓力傳感器沒有正常發送信號，車門位置傳感器發送車門開啟信號後又發送車門關閉信號給CAN總線，故證據4已揭露依序偵測駕駛座車門的開門、關門訊號。

4.原告雖主張引證1在解決車子防盜問題，系爭案則是解決車內生物偵測誤判，故發明所屬技術領域之通常知識者不會有動機以引證1完成系爭案請求項1之技術特徵。惟依引證1說明書[0029]已揭露該車載報警系統可檢測車內人員滯留，且引證1所使用檢測模組與系爭案同為雷達波傳感器（系爭案為雷達偵測模組），同樣不是使用紅外熱感測器，具有相同防止誤判之作用，故引證1與系爭案屬相同或相關之技術領域，且具有共通之技術特徵，故發明所屬技術領域之通常知識者具有足夠動機以引證1為先前技術比對系爭案。至「自動開啟門鎖」是否會有反效果，引證1係為車載報警系統，用於偵測竊賊入侵或用以檢測車內人員滯留，故當竊賊入侵後雷達波感測器檢測到車內有物體移動，若自動開啟門鎖，因竊賊已在車內，故無反效果。何況引證1之檢測車內人員滯留功能，可達成與系爭案相同之效果，更無反效果可言。

5.原告雖主張引證1之熄火、上鎖是全車門上鎖，與系爭案只強調駕駛離座的判斷條件不同。惟系爭案請求項1判斷駕駛離座尚有一「上鎖訊號」，而其上鎖訊號為以車用遙控器遙

01 控車輛之中控鎖系統上鎖所發出之射頻訊號[0018]，故其上
02 鎖明顯使用中控鎖經遙控使所有車門上鎖，當以上鎖訊號判
03 斷駕駛是否離座時，其技術與引證1相符。況引證1以熄火、
04 上鎖（關門）訊號確認駕駛已離開，即使是全車門上鎖，亦
05 包含駕駛座車門上鎖，故其差異應在「駕駛座車門開門後關
06 門」，惟此差異如前述係為簡單變更。至原告舉例短暫休息
07 或加油時關閉發動機之例，惟實際上只要開關一次車門就可
08 能會誤報，故系爭案仍未有無法預期的功效，更何況無任何
09 證據顯示系爭案因相較於引證1具有差異(1)之技術特徵，而
10 可降低或避免誤報情形。

11 6.又由引證1說明書[0008][0016]內容可知，該車載報警系統
12 和車上自帶的OBD系統共用控制資訊，避免了另外安裝感測
13 器和佈線，由此可以節省成本並簡化製造安裝的效果，且無
14 額外利用重量感應器、紅外線感應器或影像感測器，與系爭
15 案同樣具有高適用性、低設置成本的優點，故系爭案請求項
16 1仍未具有無法預期之功效。

17 (三)引證2及引證3之組合足以完成系爭案請求項1前述差異(2)技
18 術特徵：

19 1.由引證2說明書[0022]已揭露處理器可調整報警裝置到休眠
20 狀態，足見其已揭露系爭案請求項1之「該控制單元更具有
21 一休眠狀態」，而引證3雖未明確揭露休眠狀態之設定，惟
22 其說明書第7頁第8至18行，已揭露藉由電路設計，可使偵測
23 器及警報器在熄火後每隔三十分鐘啟動一次，故已揭露系爭
24 案請求項1之「並可在一預設時間到達時，結束該休眠狀態
25 ，使該電磁波偵測模組再次對所述車室發出電磁波進行生命
26 體之偵測」。因此引證2、3之結合可完整比對並完成前述差
27 異(2)之技術特徵。

28 2.原告雖稱引證2所欲解決問題與達成功效與系爭案請求項1不
29 同，認為引證2之休眠目的在節省電量，而無法達成系爭案
30 請求項1可大幅減少漏偵測的可能性。惟此乃原告把對應差

01 異(2)技術特徵之引證2、3分開視之的誤解，引證3所揭露為
02 避免因幼童睡著未偵測到故週而復始的檢查。因此，引證2
03 、3之結合其所欲解決問題及達成功效與系爭案一致，原告
04 主張引證2未揭露差異(2)之技術特徵及不能經簡單變更而輕
05 易完成，皆因未將引證3合併考量。

06 (四)引證1至3具有結合動機：

07 1.引證1除可解決車子防盜問題，該說明書[0029]亦揭露該車
08 載報警系統可檢測車內人員滯留，故其技術領域與引證3之
09 娃娃車安全裝置相關，具有技術領域之關連性；又引證1具
10 有在車輛熄火後可偵測是否有人滯留，引證3可於娃娃車熄
11 火後偵測是否有幼童未下車，故引證1、3具有功能或作用之
12 共通性，具有合理結合動機。另引證3係用以與引證2結合以
13 完成前述差異(2)技術特徵，而該差異技術特徵為休眠及定時
14 啟動偵測，與是否使用雷達或紅外線偵測無涉，且與引證
15 1、3之結合動機之考量亦無關。

16 2.系爭案說明書之先前技術揭露「紅外熱感測器」與引證3揭
17 露「紅外線偵測器」非全然一致，「紅外熱感測器」為較限
18 縮之技術，縱認應用在偵測人員之「紅外熱感測器」、「紅
19 外線偵測器」為一致技術，系爭案先前技術所描述之「紅外
20 熱感測器」，僅為先前技術缺失之描述並藉以說明為何採用
21 系爭案之技術手段，並不能排除以引證3作為引用文獻，且
22 經檢視引證1至3皆未有排除紅外線偵測器之教示或建議，故
23 引證3與引證1具有合理動機可結合。

24 3.又引證1、3之結合動機已如上述，引證2則是可偵測兒童遺
25 留在車上的報警裝置，與引證1、3具有技術領域之關連性，
26 且可於汽車關閉狀態時偵測是否有人在車內，故與引證1、3
27 具有功能或作用之共通性。是以，引證1、2、3具有結合之
28 合理動機，而可輕易完成系爭案請求項1之發明，足以證明
29 系爭案請求項1不具進步性。

30 (五)引證1至3之組合足以證明系爭案請求項6不具進步性：

01 1.系爭案請求項6與引證1相較，其差異為「其中，在該生命體
02 偵測步驟中，該雷達偵測模組未測得有生命體時，該控制單
03 元進入休眠狀態並以一預設時間開始計時，在該預設時間到
04 達時，重新執行該生命體偵測步驟，直至該雷達偵測模組測
05 得有生命體」。

06 2.原告雖認引證2之休眠目的在節省電池電量，並未揭示需要
07 進行再次偵測的技術教示。惟因引證2、3之結合對應上開差
08 異，其目的自是引證3所揭露為避免因幼童睡著未偵測到，
09 故週而復始檢查；且依引證3說明書第7頁第8至18行揭露藉
10 由電路設計，可使偵測器及警報器在熄火後每隔三十分鐘啟
11 動一次，故已揭露請求項6之「在該預設時間到達時，重新
12 執行該生命體偵測步驟」。

13 3.又原告主張引證3是以車輛熄火為啟動時間為判斷依據，並
14 非是以測得生命體為判斷依據，與系爭案請求項6不同，且
15 引證3是每隔30分鐘啟動一次，與系爭案請求項6「直至該雷
16 達偵測模組測得有生命體」技術特徵不同。惟依引證3說明
17 書第7頁第8至18行揭示熄火後進行偵測與系爭案之啟動偵測
18 時機相符，且其中「在熄火後能每隔三十分鐘啟動一次，使
19 之週而復始的檢查娃娃車內有無幼童」，另揭露「並將偵測
20 信號傳輸至一警報器，警示附近人注意」，亦即當偵測到車
21 內有幼童時警報器接收到偵測信號並發出警示，實已揭示「
22 直至該雷達偵測模組測得有生命體」之技術特徵。是以，原
23 告主張引證2及引證3即便在組合後，亦無法輕易完成系爭案
24 請求項6與引證1之上開差異特徵，並不可採。

25 (六)系爭案請求項2至5為直接或間接依附於系爭案請求項1之附
26 屬項、系爭案請求項7至11為直接或間接依附於系爭案請求
27 項6之附屬項，因系爭案請求項1、6不予專利理由，已如前
28 述，則系爭案請求項2至5、7至11為該發明所屬技術領域中
29 具有通常知識者依據引證1、2、3或引證1、2、3、4所能輕
30 易完成，故不具進步性。

31 (七)聲明：原告之訴駁回。

01 四、本件爭點：

02 (一)引證1至3之組合是否足以證明系爭案請求項1至10不具進步
03 性？

04 (二)引證1至4之組合是否足以證明系爭案請求項11不具進步性？

05 五、本院判斷：

06 (一)應適用之法令：

07 1.系爭案申請日為108年5月20日，再審查核駁審定日為112年3
08 月27日，本件於113年6月29日言詞辯論終結，系爭案是否符
09 合專利要件，自應以現行專利法即111年5月4日修正公布、
10 同年7月1日施行之專利法（下稱專利法）為斷。

11 2.按「發明專利申請案違反第22條第2項規定者，應為不予專
12 利之審定」、「發明雖無前項各款所列情事，但為其所屬技
13 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
14 時，仍不得取得發明專利」，專利法第46條第1項、第22條
15 第2項分別定有明文。

16 (二)系爭案之申請專利範圍分析：

17 1.系爭案主要圖式：如附圖所示。

18 2.申請專利範圍：原告於110年8月23日提出申請專利範圍修正
19 本，依修正後申請專利範圍共11個請求項，其中請求項1、6
20 為獨立項，其餘均為附屬項，內容分別如下：

21 **【請求項1】**

22 一種車內生物監測系統，以監測車室內之生命體(1A)，包含
23 ：一控制單元，用以接收車輛之一熄火訊號及一駕駛離座訊
24 號，以產生一偵測啟動訊號，該駕駛離座訊號係於駕駛座車
25 門開啟再關上後之一關門訊號，或於駕駛座車門開啟再關上
26 後控制車門上鎖之一上鎖訊號(1B)；一雷達偵測模組，電性
27 連接該控制單元，以接收該偵測啟動訊號，並啟動對所述車
28 室發出雷達波，並回饋一回波訊號給該控制單元，以進行生
29 命體之偵測，且在測得有生命體時由該控制單元產生一提示
30 訊號，其中，該控制單元更具有一休眠狀態，並可在一預設
31 時間到達時，結束該休眠狀態，使該電磁波偵測模組再次對

01 所述車室發出電磁波進行生命體之偵測(1C)；以及一警示模
02 組，電性連接該控制單元，以接收該提示訊號並發出一警報
03 訊號，以警示車輛在一熄火狀態且在一關門狀態下仍於車內
04 有生命體(1D)。

05 **【請求項2】**

06 如請求項1所述之車內生物監測系統，其中，該雷達偵測模
07 組使用之雷達為連續波雷達及超寬頻脈衝雷達之至少一者，
08 該連續波雷達用以偵測所述車室內有無生命體之位移動作；
09 該超寬頻脈衝雷達用以偵測所述車室內有無生命體之規律性
10 呼吸動作。

11 **【請求項3】**

12 如請求項1所述之車內生物監測系統，其中，該警示模組以
13 無線通訊技術電性連接一遠端警示器，以該警報訊號啟動該
14 遠端警示器以進行警示。

15 **【請求項4】**

16 如請求項3所述之車內生物監測系統，其中，該遠端警示器
17 為具有警示功能之車用遙控器或行動通訊裝置。

18 **【請求項5】**

19 如請求項1所述之車內生物監測系統，其中，該雷達偵測模
20 組整合於所述車輛之車頂燈而設於車頂，該雷達偵測模組共
21 用所述車頂燈之車用電源，且該警報訊號發出時，該車頂燈
22 並亮起以作為警示。

23 **【請求項6】**

24 一種如請求項1所述之車內生物監測系統之監測方法(6A)，
25 包含：一車況判斷步驟：偵測所述車輛之車況，其為所述熄
26 火狀態時產生該熄火訊號，及駕駛離座後且為所述關門狀態
27 時產生該駕駛離座訊號(6B)；一生命體偵測步驟：以該偵測
28 啟動訊號啟動該雷達偵測模組，並對所述車室發出雷達波並
29 回饋該回波訊號給該控制單元，以進行生命體之偵測，且在
30 測得有生命體時由該控制單元產生該提示訊號，其中，在該
31 生命體偵測步驟中，該雷達偵測模組未測得有生命體時，該

01 控制單元進入休眠狀態並以一預設時間開始計時，在該預設
02 時間到達時，重新執行該生命體偵測步驟，直至該雷達偵測
03 模組測得有生命體(6C)；以及一警示步驟：該警示模組接收
04 該提示訊號並發出該警報訊號，以警示車輛在所述熄火狀態
05 及關門狀態時仍於車內有生命體(6D)。

06 **【請求項7】**

07 如請求項6所述之監測方法，其中，在該車況判斷步驟中，
08 該上鎖訊號為以車用遙控器遙控所述車輛之一中控鎖系統上
09 鎖所發出之射頻訊號。

10 **【請求項8】**

11 如請求項6所述之監測方法，其中，在該車況判斷步驟中，
12 以所述車輛之一汽車電門開關在關閉時為所述熄火狀態而產
13 生該熄火訊號。

14 **【請求項9】**

15 如請求項6所述之監測方法，其中，該警示模組以無線通訊
16 技術電性連接一遠端警示器，在該警示步驟中，以該警報訊
17 號啟動該遠端警示器以進行警示。

18 **【請求項10】**

19 如請求項9所述之監測方法，其中，該遠端警示器為具有警
20 示功能之車用遙控器或行動通訊裝置，以所述車用遙控器之
21 警示功能進行警示，或以所述行動通訊裝置搭載應用程式而
22 進行警示。

23 **【請求項11】**

24 如請求項6所述之監測方法，其中，進一步包括一後處理步
25 驟，其係該警示模組接收該提示訊號並發出該警報訊號時，
26 所述車輛如為上鎖狀態則自動開啟門鎖。

27 (三)引證1至3之組合足以證明系爭案請求項1至10不具進步性：

28 1.附表所示引證1至3之公開或公告日均早於系爭案申請日（10
29 8年5月20日），故可作為系爭案申請前之先前技術（主要圖
30 式如附圖），先予敘明。

31 2.系爭案請求項1與引證1至3之比對：

- 01 (1)引證1圖1、2揭示一種車載報警系統，且依說明書段落[00
02 29]揭示「該車載報警系統也可以充當車內人員滯留的報
03 警功能」，可對應系爭案請求項1「一種車內生物監測系
04 統，以監測車室內之生命體」(1A)之技術特徵。
- 05 (2)引證1說明書段落[0028]揭示「當系統檢測到發動機熄火
06 後，原車OBD系統上的曲軸感測器將曲軸停止運轉的信號
07 輸送給控制器，而車門上鎖後，車門電子鎖上鎖的控制資
08 訊由原車OBD系統收集並通過OBD插口傳輸給控制器。控制
09 器發出控制信號驅動雷達波感測器工作」，可對應系爭案
10 請求項1之(1B)「一控制單元，用以接收車輛之一熄火訊
11 號及一駕駛離座訊號，以產生一偵測啟動訊號」之部分技
12 術特徵。
- 13 (3)又說明書段落[0028]亦揭示「若雷達波感測器檢測到車內
14 有物體移動，則將信號傳送給控制器，控制器啟動攝像頭
15 拍攝照片並將該照片傳送到GPRS/GPS報警模組將照片發送
16 給使用者，與此同時，GPRS/GPS報警模組發送短信給用戶
17 終端」，及段落[0031]揭示「該車載報警系統還包括聲音
18 感測器80、原車喇叭系統20、原車閃光燈系統30和原車雨
19 刷系統40」，及段落[0035]揭示「控制器10接收到雷達波
20 感測器90的控制信號後，可以發出驅動控制信號，控制原
21 車喇叭、原車閃光燈和原車雨刷動作，一方面可以驚嚇竊
22 賊，另一方面，可以引起路人注意」，可對應系爭案請求
23 項1之(1C)「一雷達偵測模組，電性連接該控制單元，以
24 接收該偵測啟動訊號，並啟動對所述車室發出雷達波，並
25 回饋一回波訊號給該控制單元，以進行生命體之偵測，且
26 在測得有生命體時由該控制單元產生一提示訊號」之部分
27 技術特徵，以及(1D)「一警示模組，電性連接該控制單元
28 ，以接收該提示訊號並發出一警報訊號，以警示車輛在一
29 熄火狀態且在一關門狀態下仍於車內有生命體」之技術特
30 徵。

01 (4)引證1雖未揭示系爭案請求項1之(1B)「該駕駛離座訊號係
02 於駕駛座車門開啟再關上後之一關門訊號，或於駕駛座車
03 門開啟再關上後控制車門上鎖之一上鎖訊號」部分（即原
04 告所述差異(1)技術特徵，下稱請求項1B差異特徵）、(1C)
05 「其中，該控制單元更具有休眠狀態，並可在一預設時
06 間到達時，結束該休眠狀態，使該電磁波偵測模組（即「
07 雷達偵測模組」之誤繕，此為原告自承，見本院卷第176
08 頁）再次對所述車室發出電磁波進行生命體之偵測」部分
09 技術特徵（即原告所述差異(2)技術特徵，下稱請求項1C差
10 異特徵），惟查：

11 ①依引證1說明書段落[0004]揭示「上述防盜措施都有其
12 弊端，當車主遠離車的時候，無法即時知悉車內是否有人
13 進入」、段落[0028]揭示「當車內有物體移動的時候
14 ，車主可以隨時知悉，車主可以依據其所知悉的資訊採
15 取措施以防車子被盜」、段落[0029]揭示「該車載報警
16 系統也可以充當車內人員滯留的報警功能」、段落[002
17 6]揭示「控制器通過OBD介面和汽車OBD系統的連接，其
18 中的一個目的就是為了讀取汽車內曲軸感測器的信號以
19 及車門電子鎖上鎖信號以得到汽車熄火和關門的信號，
20 從而決定是否發出控制信號驅動相應的執行元器件工作
21 」。可知引證1之車載報警系統，係用於車主離開車輛
22 並且該系統取得汽車熄火和車門電子鎖上鎖關門的信號
23 才啟動工作，而參以車主離開車輛依序將車輛熄火、開
24 關駕駛座車門離開駕駛座以及上鎖車輛均為已知之通常
25 知識。據此，引證1之車門電子鎖上鎖及關門信號，即
26 可簡單變更後對應系爭案請求項1B差異特徵（該駕駛離
27 座訊號係於駕駛座車門開啟再關上後之一關門訊號，或
28 於駕駛座車門開啟再關上後控制車門上鎖之一上鎖訊號
29 ）。

30 ②又依引證2說明書段落[0022]已揭示「處理器啟動微波
31 雷達工作，微波雷達進行人的呼吸心跳的檢測，如果檢

01 測到有人的跡象，則向處理器發出信號，並由處理器啟
02 動報警器。如果微波雷達也未檢測到人的活動跡象，則
03 向處理器發出信號，處理器終止整個報警裝置的工作，
04 或者調整到休眠狀態，以節約電池電量」。另依引證3
05 說明書第7頁第8至18行揭示「紅外線偵測器(20)及警報
06 器(30)可藉由電路之設定，而在熄火後能每隔三十分鐘
07 啟動一次，使之週而復始的檢查娃娃車內有無幼童」，
08 即可對應系爭案請求項1C差異特徵（其中，該控制單元
09 更具有休眠狀態，並可在一預設時間到達時，結束該
10 休眠狀態，使該雷達偵測模組再次對所述車室發出電磁
11 波進行生命體之偵測」。

12 (5)由於引證1至3皆屬車輛警報裝置之相關技術領域，具有技
13 術領域之關聯性，且皆具有監測車內是否有人或生命體存
14 在之功能，具有功能或作用上之共通性，故所屬技術領域
15 中具有通常知識者為考量用電量及確保車內無人員，自有
16 合理動機將引證1車載報警系統之控制器，結合引證2之休
17 眠狀態及引證3之再次啟動等功能以完成系爭案請求項1之
18 全部技術特徵，故系爭案請求項1即不具進步性。

19 3.系爭案請求項6與引證1至3之比對：

20 (1)引證1至3組合已證明系爭案請求項1之車內生物監測系統
21 不具進步性，已如前述，故可對應系爭案請求項6之(6A)
22 「一種如請求項1所述之車內生物監測系統之監測方法」
23 之技術特徵。

24 (2)依前述引證1說明書段落[0028]可知引證1之車載報警系統
25 可檢測車輛發動機熄火及車門電子鎖上鎖信號，故可對應
26 系爭案請求項6之(6B)「一車況判斷步驟：偵測所述車輛
27 之車況，其為所述熄火狀態時產生該熄火訊號」之部分技
28 術特徵。

29 (3)依前述引證1說明書段落[0028]、[0031]、[0035]，可知
30 引證1之車載報警系統之雷達波感測器檢測到車內有物體
31 移動時，會將信號傳送給控制器，控制器啟動攝像頭拍攝

01 照片並經由GPRS/GPS報警模組傳送給使用者，該控制器亦
02 可發出驅動控制信號，控制原車閃光燈引起路人注意，故
03 可對應系爭案請求項6之(6C)「一生命體偵測步驟：以該
04 偵測啟動訊號啟動該雷達偵測模組，並對所述車室發出雷
05 達波並回饋該回波訊號給該控制單元，以進行生命體之偵
06 測，且在測得有生命體時由該控制單元產生該提示訊號」
07 部分技術特徵，以及(6D)「一警示步驟：該警示模組接收
08 該提示訊號並發出該警報訊號，以警示車輛在所述熄火狀
09 態及關門狀態時仍於車內有生命體」之技術特徵。

10 (4)引證1雖未揭示系爭案請求項6之(6B)「及駕駛離座後且為
11 所述關門狀態時產生該駕駛離座訊號」、(6C)「其中，在
12 該生命體偵測步驟中，該雷達偵測模組未測得有生命體時
13 ，該控制單元進入休眠狀態並以一預設時間開始計時，在
14 該預設時間到達時，重新執行該生命體偵測步驟，直至該
15 雷達偵測模組測得有生命體；」之部分技術特徵。然查：

16 ①依前述引證1說明書段落[0004]、[0026]、[0028]、[00
17 29]，可知引證1之車載報警系統係用於車主離開車輛，
18 並且該系統取得汽車熄火和車門電子鎖上鎖關門的信號
19 才啟動工作，而車主離開車輛依序將車輛熄火、開關駕
20 駛座車門離開駕駛座及上鎖車輛均為已知之通常知識。
21 據此，引證1之車門電子鎖上鎖及關門信號，可對應系
22 爭案請求項6之(6B)「及駕駛離座後且為所述關門狀態
23 時產生該駕駛離座訊號」之部分技術特徵。

24 ②又依前述引證2說明書段落[0022]可知處理器為節約電
25 池電量可調整到休眠狀態，另依前述引證3說明書第7頁
26 第8至18行可知紅外線偵測器及警報器可藉由電路之設
27 定，而在熄火後能每隔三十分鐘啟動一次，使之週而復
28 始的檢測，故可對應系爭案請求項6之(6C)「其中，在
29 該生命體偵測步驟中，該雷達偵測模組未測得有生命體
30 時，該控制單元進入休眠狀態並以一預設時間開始計時

，在該預設時間到達時，重新執行該生命體偵測步驟，直至該雷達偵測模組測得有生命體；」之部分技術特徵。

(5)由於引證1至3具有結合動機，已如前述，則所屬技術領域中具有通常知識者依引證1至3之組合即可輕易完成系爭案請求項6之全部技術特徵，故系爭案請求項6並不具進步性。

4.系爭案請求項2與引證1至3之比對：

(1)系爭案請求項2為請求項1之附屬項，並進一步界定「該雷達偵測模組使用之雷達為連續波雷達及超寬頻脈衝雷達之至少一者，該連續波雷達用以偵測所述車室內有無生命體之位移動作；該超寬頻脈衝雷達用以偵測所述車室內有無生命體之規律性呼吸動作」之技術特徵。

(2)引證1至3之組合足以證明系爭案請求項1不具進步性，已如前述。又依引證1說明書段落[0029]揭示「雷達波感測器90工作，如果檢測到車內滯留人員的移動跡象，便可以由控制器10發出控制信號驅動GPRS/GPS報警模組發送短信給使用者終端」；引證2說明書段落[0004]揭示「微波雷達用來對人的呼吸、心跳進行偵測，其將檢測信號發送給處理器」，其中引證1之「雷達波感測器」、引證2之「微波雷達」可分別對應系爭案請求項2之「連續波雷達」、「超寬頻脈衝雷達」，故可對應系爭案請求項2進一步界定之技術特徵，且引證1、2具有結合動機，業如前述，則所屬技術領域中具有通常知識者依引證1至3之組合，可輕易完成系爭案請求項2之全部技術特徵，故系爭案請求項2不具進步性。

5.系爭案請求項3、9與引證1至3之比對：

(1)系爭案請求項3係請求項1之附屬項，並進一步界定「該警示模組以無線通訊技術電性連接一遠端警示器，以該警報訊號啟動該遠端警示器以進行警示」之技術特徵；系爭案

請求項9為請求項6之附屬項，並進一步界定「該警示模組以無線通訊技術電性連接一遠端警示器，在該警示步驟中，以該警報訊號啟動該遠端警示器以進行警示」之技術特徵。

(2)引證1至3之組合足以證明系爭案請求項1、6不具進步性，已如前述。又依引證1說明書段落[0028]揭示「若雷達波感測器檢測到車內有物體移動，則將信號傳送給控制器，控制器啟動攝像頭拍攝照片並將該照片傳送到GPRS/GPS報警模組將照片發送給使用者，與此同時，GPRS/GPS報警模組發送短信給使用者終端」。其中引證1之「使用者終端」對應於系爭案請求項3、9之「遠端警示器」，故可對應系爭案請求項3、9進一步界定之技術特徵，則所屬技術領域中具有通常知識者依引證1至3之組合，可輕易完成系爭案請求項3、9之全部技術特徵，故系爭案請求項3、9均不具進步性。

6.系爭案請求項4、10與引證1至3之比對：

(1)系爭案請求項4係請求項3之附屬項，並進一步界定「該遠端警示器為具有警示功能之車用遙控器或行動通訊裝置」技術特徵；系爭案請求項10為請求項9之附屬項，並進一步界定「該遠端警示器為具有警示功能之車用遙控器或行動通訊裝置，以所述車用遙控器之警示功能進行警示，或以所述行動通訊裝置搭載應用程式而進行警示」技術特徵。

(2)引證1至3之組合足以證明系爭案請求項3、9不具進步性，已如前述。另由前述引證1說明書段落[0028]可知，雷達波感測器檢測到車內有物體移動，可發送短信給使用者終端，以提供警示功能，引證1即可對應系爭案請求項4、10進一步界定之技術特徵，則所屬技術領域中具有通常知識者依引證1至3之組合，可輕易完成系爭案請求項4、10之全部技術特徵，故系爭案請求項4、10均不具進步性。

7.系爭案請求項5與引證1至3之比對：

01 (1)系爭案請求項5係請求項1之附屬項，並進一步界定「該雷
02 達偵測模組整合於所述車輛之車頂燈而設於車頂，該雷達
03 偵測模組共用所述車頂燈之車用電源，且該警報訊號發出
04 時，該車頂燈並亮起以作為警示」之技術特徵。

05 (2)引證1至3之組合足以證明系爭案請求項1不具進步性，已
06 如前述。又依引證1說明書段落[0043]揭示「雷達波感測
07 器90、聲音感測器80和攝像頭70組合安裝在車頂的頂燈附
08 近；雷達波感測器90、聲音感測器80和攝像頭70的電源接
09 線端分別並聯於該頂燈」，另依前述引證1說明書段落[00
10 35]已揭示控制器接收到雷達波感測器的控制信號後，可
11 以控制原車閃光燈動作，其中引證1之「原車閃光燈動作
12 」亦係作為警示用，可對應系爭案請求項5之「車頂燈亮
13 起」，引證1可對應系爭案請求項5進一步界定之技術特徵
14 ，則所屬技術領域中具有通常知識者依引證1至3之組合，
15 可輕易完成系爭案請求項5之全部技術特徵，故系爭案請
16 求項5不具進步性。

17 8.系爭案請求項7與引證1至3之比對：

18 (1)系爭案請求項7係請求項6之附屬項，並進一步界定「在該
19 車況判斷步驟中，該上鎖訊號為以車用遙控器遙控所述車
20 輛之一中控鎖系統上鎖所發出之射頻訊號」之技術特徵。

21 (2)引證1至3之組合足以證明系爭案請求項6不具進步性，已
22 如前述。另依前述引證1說明書段落[0028]揭示車門上鎖
23 後，車門電子鎖上鎖的控制資訊會傳輸給控制器，而系爭
24 案請求項7所界定「上鎖訊號為以車用遙控器遙控所述車
25 輛之一中控鎖系統上鎖所發出之射頻訊號」之技術特徵僅
26 係一般車輛上鎖之方式，而為引證1之簡單變更，故所屬
27 技術領域中具有通常知識者依引證1至3之組合，可輕易完
28 成系爭案請求項7之全部技術特徵，故系爭案請求項7不具
29 進步性。

30 9.系爭案請求項8與引證1至3之比對：

01 (1)系爭案請求項8係請求項6之附屬項，並進一步界定「在該
02 車況判斷步驟中，以所述車輛之一汽車電門開關在關閉時
03 為所述熄火狀態而產生該熄火訊號」之技術特徵。

04 (2)引證1至3之組合足以證明系爭案請求項6不具進步性，已
05 如前述。另依前述引證1說明書段落[0028]揭示發動機熄
06 火後，原車OBD系統上的曲軸感測器將曲軸停止運轉的信
07 號會輸送給控制器，而系爭案請求項8所界定「以所述車
08 輛之一汽車電門開關在關閉時為所述熄火狀態而產生該熄
09 火訊號」之技術特徵僅係一般判斷車輛熄火之方式，而為
10 引證1之簡單變更，則所屬技術領域中具有通常知識者依
11 引證1至3之組合，可輕易完成系爭案請求項8之全部技術
12 特徵，故系爭案請求項8不具進步性。

13 (四)引證1至4之組合足以證明系爭案請求項11不具進步性：

14 1.附表所示引證1至4之公開或公告日均早於系爭案申請日（10
15 8年5月20日），故可作為系爭案申請前之先前技術。又系爭
16 案請求項11係請求項6之附屬項，並進一步界定「進一步包
17 括一後處理步驟，其係該警示模組接收該提示訊號並發出該
18 警報訊號時，所述車輛如為上鎖狀態則自動開啟門鎖」之技
19 術特徵。

20 2.引證1至3之組合足以證明系爭案請求項6不具進步性，已如
21 前述。雖引證1至3未揭示系爭案請求項11進一步界定之技術
22 特徵，惟依引證4說明書段落[0060]已揭示「若檢測獲知當
23 前車輛處於熄火，且車輛已經被駕駛員鎖閉的狀態下，通過
24 紅外感測器檢測到車內存在乘客，且車內溫度超過預設溫度
25 閾值(例如30℃)，則處理器判斷車內有人，且溫度超過適宜
26 溫度，則向can匯流排控制裝置下達改變車輛當前的狀態資
27 訊(如車窗開啟、車門鎖開啟)的指令」，即可對應系爭案請
28 求項11進一步界定之技術特徵。

29 3.又引證1至4皆屬車輛警報裝置之相關技術領域，具有技術領
30 域之關聯性，且皆具有監測車內是否有人存在之功能，具有
31 功能或作用上之共通性，故所屬技術領域中具有通常知識者

01 自有合理動機結合引證1至4之技術內容，以完成系爭案請求
02 項11之全部技術特徵，故系爭案請求項11不具進步性。

03 (五)原告主張不可採之理由：

04 1.原告主張系爭案請求項1所界定之離座訊號係建立在駕駛座
05 車門開啟後再關上之連續動作所提供之電子訊號，引證1完
06 全未提及要如何進行駕駛離座的判斷，實難認可輕易完成請
07 求項1B差異特徵，且系爭案請求項1具有降低駕駛已離座而
08 誤觸發偵測啟動訊號機率，及不需要額外裝設硬體設備來偵
09 測駕駛是否離座之無法預期功效等等。惟查：

10 (1)引證1之車載報警系統除作為防盜，亦可用於車內人員滯
11 留報警等功能，基於該功能使用，該車載報警系統當可用
12 於駕駛離座之場景，又引證1亦已揭示車載報警系統偵測
13 到車輛熄火及車門電子鎖上鎖關門訊號後觸發其工作，而
14 車主離開車輛依序將車輛熄火、開關駕駛座車門離開駕駛
15 座及上鎖車輛乃為一般車輛使用者之通常知識，再者，對
16 於所屬技術領域中具有通常知識者，為使引證1之車載報
17 警系統工作使用，選擇適當之系統啟動判斷條件進行系統
18 設計以避免系統之誤動作，亦為所屬技術領域之通常知識
19 。

20 (2)據此，所屬技術領域中具有通常知識者當可依據該一般車
21 輛使用之通常知識簡單變更引證1所揭示車門電子鎖上鎖
22 關門訊號，為駕駛座車門開、關門後的關門或上鎖訊號之
23 駕駛離座訊號，而輕易完成系爭案請求項1B差異特徵，並
24 無原告所稱系爭案請求項1相較於引證1具有不需要額外裝
25 設硬體設備偵測駕駛是否離座的無法預期功效，亦無原告
26 所自稱「一種常見的駕駛情境：當駕駛開車後在一定時速
27 狀態下，車門會自動上鎖，而當駕駛欲暫停在一旁短暫休
28 息時，便會停車並熄火，但並未下車，此時車門仍處於上
29 鎖的狀態。若當此種情境發生在引證1的狀況下時，引證1
30 僅會讀取汽車內曲軸感測器的信號以及車門電子鎖上鎖信
31 號以得到汽車熄火和關門的信號，便會判斷車內已經是無

人狀態，進而執行後續車內偵測動作，導致發生誤報的問題」之使用情境而造成所述系統誤動作的發生，亦即系爭案請求項1相較於引證1並不具有降低誤判可能之無法預期功效，故原告之主張並不可採。

2.原告雖主張引證1主要在解決汽車防盜問題，使用的技術是雷達，引證3主要目的在避免車內有人員遺留的情形，其使用紅外線偵測，系爭案於說明書之先前技術中已排除使用紅外線的技術手段，故引證1及引證3無結合動機，且引證3係以車輛熄火為啟動時間判斷依據及每隔30分鐘啟動一次，與系爭案請求項6之技術特徵不同等等。然查：

(1)引證1、引證3皆具有監測車內是否有人存在之功能（參引證1、引證3之說明書），引證1雖利用雷達監測與引證3之紅外線偵測器有所不同，然使用雷達或紅外線偵測目標已為該技術領域中之通常知識，故該差異對於所屬技術領域中具有通常知識者僅為監測裝置選擇之不同，並不影響其結合動機，亦未能產生無法預期之功效，且引證3並無排除使用系爭案之雷達監測技術，引證1亦未排除紅外線偵測，故該差異對於引證1及引證3所揭示系爭案相關技術特徵並未有無法組合或有被勸阻而不會依循該技術內容之反向教示。

(2)又前述引證2說明書段落[0022]之處理器為節約電池電量可調整到休眠狀態，引證3說明書第7頁第8至18行之紅外線偵測器於車輛熄火後每隔三十分鐘週而復始的檢查車內有無幼童，是參酌上開內容，為考量用電量及確保車內無人員，所屬技術領域中具有通常知識者當可將引證2之微波雷達未檢測到人活動跡象、處理器調整到休眠狀態時，利用引證3使處理器每隔三十分鐘週而復始的啟動微波雷達重複進行偵測，並當偵測到車內有幼童時警報器發出警示，此與系爭案請求項6所載「在該生命體偵測步驟中，該雷達偵測模組未測得有生命體時，該控制單元進入休眠狀態並以一預設時間開始計時，在該預設時間到達時，重

新執行該生命體偵測步驟，直至該雷達偵測模組測得有生命體」之技術手段並無不同，故原告上述主張並不可採。

- 3.至原告雖主張被告所提證據1至4無法佐證系爭案請求項1所要求的必須是駕駛座車門，以及必須是車門開門後關門連續動作之兩個條件來判斷駕駛離座訊號是通常知識云云。惟查：(1)證據1中段dovefu揭示「防盜系統根據熄火後關門這個動作判斷是駕駛員要進行離開車的行為，所以來語音提醒駕駛員及時設置安防措施，來防止車子被盜…」，已揭示防盜系統根據熄火後「關門這個動作」判斷是駕駛員要進行離開車的行為，而關門動作前會有開門動作亦為一般通常知識，又駕駛員經由駕駛座車門離開車子本為一般通常知識，故證據1可對應系爭案請求項1所記載「駕駛座車門開啟再關上」以判斷駕駛離座。(2)證據2說明書第9頁第4行至第10頁6行揭示「當使用者停好車，並將引擎熄火，於開啟車門又關上車門後，該控制主機(10)內的中央處理單元(11)即收到車門已關閉的訊號，此時中央處理單元(11)將透過該LF發射電路持續以低頻調變發出一待確認訊號，此時若使用者隨身攜帶之辨識器(20)位於控制主機(10)發出訊號之車外感測範圍內…」，即已揭示使用者將引擎熄火並開啟車門及關上車門下車後，控制主機可收到車門已關閉的訊號，而使用者經由駕駛座車門離開車子本為一般通常知識，故證據2可對應系爭案請求項1記載「駕駛座車門開啟再關上」以判斷駕駛離座。(3)證據3說明書段落[0059]揭示「第一泊車入位模式下的控制流程可概述如下，依次為：識別車位；確認執行自動泊車；掛入N擋且電子手剎拉起；開門；關門；進入自動泊車過程動作；泊車動作完成；擋位切換至P擋且電子手剎拉起；熄火；鎖車；發送結果資訊至車主手機」、段落[0063]亦揭示「進一步地，引入了駕駛員開、關車門狀態資訊及座椅壓力感測器資訊的採集作為指令判斷，作為自動泊車動作執行的觸發指令，進一步提高了模式判定的準確性和可靠性」，即已揭示包括使用駕駛員開、關車門狀態資訊作為自動泊車

01 動作執行的觸發指令，而駕駛員經由駕駛座車門離開車子本
02 為一般通常知識，故證據3可對應系爭案請求項1所載「駕駛
03 座車門開啟再關上」以判斷駕駛離座。(4)證據4說明書段落
04 [0022]揭示「在車主使用遙控鑰匙3進行鎖車時…作為優選
05 ，車門位置感測器7發送車門開啟信號後又發送車門關閉信
06 號給CAN匯流排6，PEPS控制器1從CAN匯流排6上接收到車門
07 位置感測器7發送的信號時，對一鍵啟動按鈕4的電源所處檔
08 位進行判斷，在所處檔位為非OFF檔，即處於ACC檔、ON檔等
09 電源檔位時，PEPS控制器1發送報警信號給車身控制器2，車
10 身控制器2收到報警信號後控制報警器5進行報警，避免壓力
11 感測器8沒有正常發送信號到CAN匯流排6，造成不能報警提
12 醒的問題」，即已揭示車主離開車輛後，使用車門位置感測
13 器發送車門開啟信號後又發送車門關閉信號以提供PEPS控制
14 器進行檔位判斷，而車主經由駕駛座車門離開車子本為一般
15 通常知識，故證據4可對應系爭案請求項1所載「駕駛座車門
16 開啟再關上」以判斷駕駛離座。準此，證據1至4均足以佐證
17 原告所稱系爭案請求項1所要求的必須是駕駛座車門，以及
18 必須是車門開門後關門連續動作的兩個條件來判斷駕駛離座
19 訊號是通常知識，故原告之主張並不可採。

20 六、綜上所述，本件引證1至3之組合足以證明系爭案請求項1至1
21 0不具進步性，又引證1至4之組合足以證明系爭案請求項11
22 不具進步性，故被告就系爭案違反專利法第22條第2項規定
23 而為不予專利之原處分，並無違誤，訴願決定予以維持，亦
24 無不合。從而，原告仍執前詞訴請撤銷原處分及訴願決定，
25 及命被告應就系爭案作成准予專利之處分或發回另為適法之
26 處分，為無理由，應予駁回。

27 七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及訴訟資料經本
28 院斟酌後，核與判決結果不生影響，爰不予一一論述，併予
29 說明。

30 八、結論：本件原告之訴為無理由，爰依智慧財產案件審理法第
31 2條，行政訴訟法第98條第1項前段，判決如主文。

中華民國 113 年 5 月 16 日

智慧財產第一庭

審判長法官 蔡惠如

法官 陳端宜

法官 吳俊龍

以上正本係照原本作成。

一、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；如於本判決宣示或公告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）。

二、上訴未表明上訴理由且未於前述20日內補提上訴理由書者，逕以裁定駁回。

三、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49條之1第1項第3款）。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3項、第4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. 上訴人或其代表人、管理人、法定代理人具備法官、檢察官、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，上訴人或其代表人、管理人、法定代理人具備會計師資格者。 3. 專利行政事件，上訴人或其代表人、管理人、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	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。

01

行政法院認為適當者，亦得為上訴審訴訟代理人	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。	

02

中 華 民 國 113 年 5 月 21 日

03

書記官 蔣淑君

04

附表：

05

系爭案與引證	所在頁碼	備註
西元2018年03月30日中國大陸第CN 207157161 U號「車載報警系統」實用新型專利案	乙證1第37至41頁	引證1
西元2018年05月08日中國大陸第CN 207328365 U號「一種車載遺留兒童報警裝置」實用新型專利案	乙證1第26至28頁	引證2
西元2006年03月01日我國第TW M2 88260號「娃娃車安全裝置」專利案	乙證1第145至152頁	引證3
西元2018年10月16日中國大陸第CN 108657103 A號「乘客安全監控系統及方法」發明專利案	乙證1第22至25頁	引證4
西元2010年5月27日網路問答文章（網址： https://zhidao.baidu.com/question/153412158.html?m	乙證1第143頁	證據1

zl=qb_xg_l&mzl_jy=0&word=&hit Relate0ptimi=&ad_test=&esqb_2 0per=5&Ycai_hit=253&abtest=)		
西元2006年2月11日我國第TW M28 7259U號「感應式汽車門鎖控制裝 置」專利案	乙證1第131至142頁	證據2
西元2018年7月31日中國大陸第 CN 108340912 A號「泊車方法、 系統及車輛」發明專利案	乙證1第123至130頁	證據3
西元2019年2月19日中國大陸第 CN 208515554 U號「一種基於PEP S車型的遙控鎖車報警裝置」實用 新型專利案	乙證1第119至122頁	證據4
引證1至4之公開或公告日早於系爭案之申請日（108年5月20 日），故可作為系爭案申請前之先前技術。		