

01 智慧財產及商業法院行政判決

02 113年度行專訴字第51號

03 民國114年7月16日辯論終結

04 原 告 信隆車料工業股份有限公司

05 代 表 人 廖學金

06 訴訟代理人 黃世瑋律師

07 輔 佐 人 羅儒憶

08 訴訟代理人 高國峻律師

09 被 告 經濟部智慧財產局

10 代 表 人 廖承威

11 訴訟代理人 陳國衍

12 參 加 人 久鼎金屬實業股份有限公司

13 代 表 人 林碧玉

14 訴訟代理人 賴協成律師

15 複 代 理 人 張晁綱律師

16 訴訟代理人 邱謙成專利師

17 施琬瑩專利師

18 上列當事人間新型專利舉發事件，原告不服經濟部中華民國113
19 年7月30日經法字第11317303820號訴願決定，提起行政訴訟，並
20 經本院命參加人參加訴訟，判決如下：

21 主 文

22 一、原告之訴駁回。

23 二、訴訟費用由原告負擔。

24 事實及理由

25 甲、程序方面

26 原告於訴訟階段提出新證據及其證據組合如爭點所示，依智
27 慧財產案件審理法第70條第1項規定，本院應予審酌，又原
28 告已不主張其於舉發及訴願階段所提證據組合，被告及參加
29 人均表示同意（卷二第51頁），爰不予論究。

30 乙、實體方面

31 壹、爭訟概要：

01 參加人於民國105年8月16日以「自行車之線控裝置」向被告
02 申請新型專利，申請專利範圍共10項，經編為第105212394
03 號進行形式審查後准予專利，並發給新型第M539476號專利
04 證書（下稱系爭專利）。嗣原告以系爭專利請求項1、8、9
05 違反核准時專利法第120條準用第22條第1項第1款、第2項及
06 第26條第2項規定提起舉發；參加人則於111年6月1日提出系
07 爭專利申請專利範圍更正本。案經被告審認其更正符合規
08 定，依該更正本審查，並於113年2月19日以（113）智專議
09 (三)05132字第11320164640號專利舉發審定書為「111年6月1
10 日之更正事項，准予更正」及「請求項1、8至9舉發不成
11 立」之處分（下稱原處分）。原告不服舉發不成立部分提起
12 訴願，經濟部於113年7月30日以經法字第11317303820號訴
13 願決定書（下稱訴願決定）予以駁回，原告不服提起本訴。
14 本院認為本件判決結果將影響參加人之權利或法律上之利
15 益，依職權命參加人獨立參加本件訴訟（卷一第221至222
16 頁）。

17 貳、原告主張及聲明：

18 一、證據2至5、證據8具有「連接部」之技術特徵和功效，系爭
19 專利請求項1之連接部位置並不一定要限制位於該第一、第
20 二撥轉部之間，證據2至5及證據8針對相同技術問題（如何
21 連接第一、第二撥轉部），使用相同的技術手段（連接部連
22 接於第一、第二撥轉部之間）來達成相同的技術效果（連接
23 第一、第二撥轉部且固接拉動該操控線），故證據2至5及證
24 據8已揭露系爭專利請求項1所界定「該連接部是連接於該第
25 一撥轉部與該第二撥轉部之間」之技術特徵。證據8線控裝
26 置可易於經由下把把位與煞變把位間變換時可進行調整煞車
27 線或其他控制元件等內容，而基於證據8至10所揭露的彎把
28 把手中下把把位與煞變把位之既有結構下，所屬技術領域中
29 具有通常知識者可輕易將證據2至5中所述獨立構件之線控裝
30 置，經由試驗來調整位置而裝設於煞變把位與下把把位之
31 間，並達到調整座墊高度或避震器啟閉之功能。證據2至5及

01 證據8、9、10與系爭專利屬相同或相關技術領域，所欲解決
02 問題之性質同具關連性，有結合動機。又證據9已揭露系爭
03 專利請求項8之附屬技術特徵，故如爭點一所示證據組合足
04 以證明系爭專利請求項1、8不具進步性。

05 二、系爭專利請求項9依附於請求項8，而證據6圖1至5之線控組
06 件30包括一操控線33、一固線套31及一彈簧32，其中該固線
07 套材質之選用為金屬或塑膠等材質，達到耐用目的，僅為通
08 常知識之材質選用，不具有無法預期之功效。證據7說明書
09 第8頁揭露「該裝置20的大部分可由塑膠製成，而任何固緊
10 物和纜線26係較好由一種金屬或一較高強度的材料所製成。
11 該纜線套筒38和擋止物34皆可由一種塑膠及/或橡膠製
12 成」，已揭露系爭專利請求項9之附屬技術特徵，故爭點二
13 所示證據組合足以證明系爭專利請求項9不具進步性。

14 三、聲明：(一)訴願決定及原處分關於系爭專利請求項1、8至9舉
15 發不成立之部分均撤銷。(二)被告應就系爭專利作成請求項
16 1、8至9舉發成立，應予撤銷之處分。

17 參、被告答辯及聲明：

18 一、證據2、證據3、證據4或證據5雖未對應揭示系爭專利請求項
19 1之技術特徵，惟證據8自行車煞車桿，圖1、2已揭露系爭專
20 利請求項1技術特徵，證據9係自行車煞車桿總成，圖1至5揭
21 示第一手指接合部分5b與第二手指接合部分5c間並不具有連
22 接部等特徵；證據10操作裝置圖1至4揭示第一按壓部24c與
23 第二按壓部24d間不具有連接部等特徵，均未完全對應揭露
24 差異之「該連接部是連接於該第一撥轉部與該第二撥轉部之
25 間」技術特徵。又證據9圖1至5揭示內容已對應系爭專利請
26 求項8之技術特徵。證據2至5任一及證據8之組合已揭露系爭
27 專利請求項1所有技術特徵，自當具有系爭專利說明書中所
28 載之功效，證據2至10皆為自行車手動控制纜線等相關操控
29 領域，具有合理結合動機，故證據2、8、9、10或證據3、
30 8、9、10或證據4、8、9、10或證據5、8、9、10之組合皆足
31 以證明系爭專利請求項1、8不具進步性。

01 二、證據8之煞車桿及圖1、2已完全揭露系爭專利請求項1技術特
02 徵，自當具有系爭專利說明書中所載之功效。證據9圖1至5
03 揭示內容已對應系爭專利請求項8之技術特徵。證據2至10具
04 有結合動機已如前述，故證據8、9、10之組合足以證明系爭
05 專利請求項1、8不具進步性。又證據6圖1至5揭示內容已對
06 應系爭專利請求項9之技術特徵，證據8、9、10之組合足以
07 證明系爭專利請求項1、8不具進步性，已如前述，證據6與
08 證據8、9、10間具有合理組合動機，亦如前述，是以證據
09 6、8、9、10之組合當然亦足以證明系爭專利請求項9不具進
10 步性。

11 三、綜上所述，系爭專利請求項1、8、9已違反核准時專利法第1
12 20條準用第22條第2項規定，本件因原告之新證據8至10而導
13 致舉發成立，訴訟費用應由原告負擔，原處分並無違法。

14 四、聲明：駁回原告之訴。

15 肆、參加人陳述及聲明：

16 一、證據2至5與系爭專利請求項1存有差異技術特徵，證據8、
17 9、10僅在技術領域具有關連性，在解決之問題以及功能或
18 作用方面均不具有共通性，不具合理結合動機，且即便結合
19 證據8、9、10之技術內容，根本無從完成系爭專利請求項1
20 所請之線控裝置的整體，達成騎乘者使用煞變把把位或下把
21 把位時，都能調整座墊高度或避震器啟閉之發明目的。

22 二、證據8為控制煞車的裝置，裝設於煞變把把位上，其煞車構
23 件35為裝設、整合在煞變把把位構件，並非為裝設在煞變把
24 把位與下把把位之間的獨立構件，且在下彎式車把位於下方
25 位置時，騎乘者只能使用下把把位，根本無法使用煞變把把
26 位，遑論在使用煞變把把位時能進一步按壓手柄延伸件45，
27 證據8實質上與系爭專利請求項1存在差異技術特徵。證據9
28 為控制煞車的裝置，證據10為能夠控制煞車及改變速度的裝
29 置，均安裝於彎把把手的煞變把把位上，證據9的制動桿5及
30 證據10的操作裝置10a、10b都不是裝設在下把把位與煞變把
31 把位之間的獨立構件，無法用來調整座墊的高度或控制避震

01 器的啟閉，並未揭露系爭專利請求項1「該連接部是連接於
02 該第一撥轉部與該第二撥轉部之間」的技術特徵。證據9、1
03 0皆未揭露證據8與系爭專利請求項1之間的差異技術特徵，
04 證據8、9、10之組合不足以證明系爭專利請求項1不具進步
05 性。證據8、9、10亦未揭示證據2至5與系爭專利請求項1之
06 差異技術特徵，故如爭點一所示證據2至5分別與證據8、9、
07 10之組合均不足以證明系爭專利請求項1不具進步性。

08 三、系爭專利請求項8直接依附於請求項1，基於證據8、9、10之
09 組合不足以證明系爭專利請求項1不具進步性，自當不足以
10 證明系爭專利請求項8不具進步性，又基於如爭點一所示證
11 據2至5分別與證據8、9、10之組合均不足以證明系爭專利請
12 求項1不具進步性，故各該組合自當不足以證明系爭專利請
13 求項8不具進步性。又系爭專利請求項9間接依附於請求項
14 1，而證據6揭示改良型線控裝置、證據7揭示兩種位置之控
15 制裝置，均未揭示證據8、9、10與系爭專利請求項1之間的
16 差異技術特徵，證據6或7與8、9、10之組合同樣不足以證明
17 系爭專利請求項1不具進步性，自當不足以證明系爭專利請
18 求項9不具進步性。

19 四、聲明：駁回原告之訴。

20 伍、爭點（卷二第51頁）：

21 一、證據2、9、10或證據2、8、9、10或證據3、9、10或證據3、
22 8、9、10或證據4、9、10或證據4、8、9、10或證據5、9、1
23 0或證據5、8、9、10或證據8、9、10之組合是否足以證明系
24 爭專利請求項1、8不具進步性？

25 二、證據6、8、9、10或證據7、8、9、10之組合是否足以證明系
26 爭專利請求項9不具進步性？

27 陸、本院判斷：

28 一、系爭專利之申請日為105年8月16日，於同年11月21日經形式
29 審查准予專利。原告主張系爭專利違反核准時專利法第120
30 條準用第22條第2項規定提起舉發，是以系爭專利有無撤銷
31 原因，應以核准時有效之103年1月22日修正公布，同年3月2

01 4日施行之專利法為斷（下稱核准時專利法）。而依同法第1
02 20條準用第22條第2項規定，新型為其所屬技術領域中具有
03 通常知識者依申請前之先前技術所能輕易完成時，不得取得
04 新型專利。

05 二、系爭專利技術分析：

06 (一)系爭專利技術內容：

07 1.欲解決之技術問題點：為了方便騎乘者於自行車行進過程
08 中，得以進行避震器之緩衝作用的啟閉或座墊位置高低的調
09 整，會於自行車的車手把處安裝一線控裝置，惟該種線控裝
10 置的操座桿都僅設置有一個撥轉部，導致其操作方式相當單
11 一，更甚者，該種線控裝置相當不利於公路車的彎把結構，
12 由於彎把結構具有三種供騎乘者握持的把位，而該種線控裝
13 置僅具有一個撥轉部的缺點，使得騎乘者僅能選擇一種把位
14 作為調整線控裝置的把位，換言之，每當有啟閉避震器或調
15 整座墊高度的需求時，騎乘者就有可能需要因應線控裝置的
16 所在位置來調整騎乘姿勢，如此大為限制其操作的方便性
17 (系爭專利說明書[0003]，卷一第435至436頁)。

18 2.解決問題的技術特點：自行車之線控裝置包含有一夾持環
19 套、一操作桿以及一線控組件。該夾持環套具有一第一樞接
20 部及一鄰設於該第一樞接部的穿孔；該操作桿具有一第二樞
21 接部、一第一撥轉部、一第二撥轉部以及一連接部，該操作
22 桿係藉由該第二樞接部與該夾持環套之第一樞接部以一樞轉
23 軸心（Y軸）為轉軸樞接在一起，該第一撥轉部及該第二撥
24 轉部係用以供一騎乘者按壓來使該操作桿相對該夾持環套朝
25 遠離該穿孔方向樞轉；該線控組件包含有一操控線，該操控
26 線之一端穿過該夾持環套之穿孔並固接於該操作桿之連接部
27 (系爭專利說明書[0005]，卷一第436頁)。

28 3.對照先前技術之功效：當自行車的車手把係為彎把把手1
29 時，騎乘者可依騎乘習慣選擇將系爭專利之線控裝置10裝設
30 於不同位置，係將系爭專利之線控裝置10裝設於左手握把的
31 下把把位與煞變把把位之間，當騎乘者使用煞變把把位而有

01 調整座墊高度或避震器啟閉之需求時，騎乘者僅需利用左手
02 大拇指對系爭專利之線控裝置10的第一撥轉部34施力按壓以
03 使操作桿30產生樞轉，如此即可達成調整座墊高度或啟閉避
04 震功能的目的；再者，當騎乘於下坡、煞車、轉彎或衝刺路
05 段時，騎乘者雙手多會握持於下把把位，此時若有調整座墊
06 高度或避震器啟閉之需求時，騎乘者可在不需更換握持把位
07 的情況下，於下把把位處利用左手大拇指對系爭專利之線控
08 裝置10的第二撥轉部36施力按壓，其同樣可以使操作桿30產
09 生樞轉，進而達成調整座墊高度或啟閉避震功能的目的（系
10 爭專利說明書[0020]，卷一第440頁）。

11 (二)系爭專利申請專利範圍（主要圖式如附件一所示）：

12 系爭專利申請專利範圍共10項，其中第1項為獨立項，其餘
13 為附屬項。又參加人申請更正，經被告審查准予更正公告在
14 案。與本件有關之請求項1、8至9內容如下（以下「請求
15 項」如未註記，均指系爭專利更正後請求項內容）：

- 16 1.請求項1：一種自行車之線控裝置，係裝設於一彎把把手，
17 該彎把把手具有一下把把位與一煞變把把位，該線控裝置包
18 含有：一夾持環套，具有一第一樞接部及一鄰設於該第一樞
19 接部的穿孔；一操作桿，具有一第二樞接部、一第一撥轉
20 部、一第二撥轉部以及一連接部，該操作桿係藉由該第二樞
21 接部與該夾持環套之第一樞接部以一樞轉軸心（Y軸）為轉
22 軸樞接在一起，該第一撥轉部及該第二撥轉部係用以供一騎
23 乘者按壓來使該操作桿相對該夾持環套朝遠離該穿孔方向樞
24 轉；以及一線控組件，係包含有一操控線，該操控線一端穿
25 過該夾持環套之穿孔並固接於該操作桿之連接部；其中，該
26 連接部是連接於該第一撥轉部與該第二撥轉部之間；其中，
27 該線控裝置是裝設於該下把把位與該煞變把把位之間，當一
28 騎乘者使用該煞變把把位時，該騎乘者對該第一撥轉部施力
29 按壓，以調整一座墊的高度或一避震器的啟閉，當該騎乘者
30 使用該下把把位時，該騎乘者對該第二撥轉部施力按壓，以
31 調整該座墊的高度或該避震器的啟閉。

01 2.請求項8：如申請專利範圍第1項所述之線控裝置，其中該線
02 控組件更包含有一線套供該操控線穿設其中，該夾持環套之
03 穿孔具有一小徑部及一大徑部，該線套管設於該大徑部且以
04 其一端面抵接於該小徑部與該大徑部的交界端面。

05 3.請求項9：如申請專利範圍第8項所述之線控裝置，其中該線
06 套係由金屬或塑膠或二者的搭配組合所製成。

07 三、舉發證據說明：

08 (一)證據2為西元1994年7月8日公開之法國第FR2700153A3號專利
09 案（主要圖式如附件二所示）。

10 (二)證據3為西元1995年7月4日公告之美國第US5429012號專利案
11 （主要圖式如附件三所示）。

12 (三)證據4為西元2005年10月11日公告之我國第I241266號專利案
13 （主要圖式如附件四所示）。

14 (四)證據5為西元1987年10月3日公告之日本第JP62-38878Y2號專
15 利案（主要圖式如附件五所示）。

16 (五)證據6為西元2010年3月21日公告之我國第M376502號專利案
17 （主要圖式如附件六所示）。

18 (六)證據7為西元2016年2月11日公告之我國第I520872號專利案
19 （主要圖式如附件七所示）。

20 (七)證據8為西元1974年4月16日公告之美國第US3803937號專
21 利案（主要圖式如附件八所示）。

22 (八)證據9為西元1991年9月24日公告之美國第US5050444號專
23 利案（主要圖式如附件九所示）。

24 (九)證據10為西元2013年5月8日公告之中國第CN202923816U號專
25 利案（主要圖式如附件十所示）。

26 (十)前揭證據之公開或公告日均早於系爭專利申請日（西元2016
27 年8月16日），可為系爭專利之先前技術。

28 四、爭點分析：

29 (一)證據2、9、10或證據2、8、9、10或證據3、9、10或證據3、
30 8、9、10或證據4、9、10或證據4、8、9、10或證據5、9、1

01 0或證據5、8、9、10或證據8、9、10之組合不足以證明系爭
02 專利請求項1、8不具進步性：

03 1.系爭專利請求項1技術特徵比對：

04 (1)證據2與系爭專利請求項1技術特徵比對：

05 ①證據2說明書第1頁第2、3段揭示「最新設計的操控器機型即
06 位於平手把（或彎式手把）……專利申請號2,508,862的作
07 者設計了一種控制構件，該控制構件用於固定在自行車的車
08 把上，優選地固定在車把桿和彎曲的或順式的部分之間」，
09 故證據2已揭露請求項1「一種自行車之線控裝置，係裝設於
10 一彎把把手」之技術特徵。

11 ②證據2圖1、2、5、8已揭露一種用於車輪變速的撥鏈器操作
12 桿，包含有：橫桿支架3(支架3')，具有一軸桿4及一鄰設
13 於軸桿4的穿孔；一橫桿5，具有一凸起部分14、一拇指輔助
14 置放座9'、一拇指置放座9以及一樞轉接合點6，橫桿5係藉
15 由凸起部分14與橫桿支架3之軸桿4以一樞轉軸心為轉軸樞接
16 在一起，拇指輔助置放座9'及拇指置放座9係用以供一騎乘
17 者按壓來使橫桿5相對橫桿支架3朝遠離穿孔方向樞轉；以及
18 一線控組件，係包含有一纜線7，該纜線7一端穿過支架
19 3'之穿孔並固接於樞轉接合點6；證據2之用於車輪變速的
20 撥鏈器操作桿、橫桿支架3(支架3')、軸桿4、橫桿5、凸起
21 部分14、拇指輔助置放座9'、拇指置放座9、樞轉接合點6、
22 纜線7即相當於請求項1之自行車之線控裝置、夾持環套、第
23 一樞接部、操作桿、第二樞接部、第一撥轉部、第二撥轉
24 部、連接部、操控線，故證據2已揭露請求項1「一種自行車
25 之線控裝置，……包含有：一夾持環套，具有一第一樞接部
26 及一鄰設於該第一樞接部的穿孔；一操作桿，具有一第二樞
27 接部、一第一撥轉部、一第二撥轉部以及一連接部，該操作
28 桿係藉由該第二樞接部與該夾持環套之第一樞接部以一樞轉
29 軸心（Y軸）為轉軸樞接在一起，該第一撥轉部及該第二撥
30 轉部係用以供一騎乘者按壓來使該操作桿相對該夾持環套朝
31 遠離該穿孔方向樞轉；以及一線控組件，係包含有一操控

01 線，該操控線一端穿過該夾持環套之穿孔並固接於該操作桿
02 之連接部」之技術特徵。

03 ③惟證據2用於車輪變速的撥鏈器操作桿，配合圖5、6及說明
04 書第6頁倒數第2段揭示「最後，本發明的所有特徵還可以應
05 用於控制中軸變速器，……。也可以通過將設備放置在靠近
06 平車把右側或左側把手上的手的拇指附近，將其應用於直車
07 把」，因此，證據2用於車輪變速的撥鏈器操作桿未揭示彎
08 把把手具有一下把把位與一煞變把把位，亦未具有調整座墊
09 的高度或避震器的啟閉之功能，且圖1、2中樞轉接合點6未
10 連接於拇指輔助置放座9'與拇指置放座9之間。是以證據2未
11 揭示請求項1「該彎把把手具有一下把把位與一煞變把把
12 位，……。其中，該連接部是連接於該第一撥轉部與該第二撥
13 轉部之間；其中，該線控裝置是裝設於該下把把位與該煞變
14 把把位之間，當一騎乘者使用該煞變把把位時，該騎乘者對
15 該第一撥轉部施力按壓，以調整一座墊的高度或一避震器的
16 啟閉，當該騎乘者使用該下把把位時，該騎乘者對該第二撥
17 轉部施力按壓，以調整該座墊的高度或該避震器的啟閉」之
18 技術特徵。

19 (2)證據3與系爭專利請求項1技術特徵比對：

20 ①證據3圖1、2已揭露一種自行車變速操作組件，包含有：一
21 槓桿固定架5，具有一槓桿固定架5軸部及一鄰設於槓桿固定
22 架5軸部的螺紋孔10；一槓桿構件6，具有一槓桿固定架5內
23 部樞接、一操作臂部分15a、15b以及一線擋部分14，槓桿構
24 件6係藉由槓桿固定架5軸部與內部為轉軸軸心樞接在一起，
25 槓桿構件6之操作臂部分15a、15b可供一騎乘者以軸心樞轉
26 按壓；以及一線控組件，係包含有一內插線w1，內插線w1一
27 端穿過槓桿固定架5之螺紋孔10並固接於槓桿構件6之線擋部
28 分14；證據3之自行車變速操作組件、槓桿固定架5、槓桿固
29 定架5軸部、螺紋孔10、槓桿構件6、槓桿固定架5內部樞
30 接、操作臂部分15a、15b、線擋部分14、內插線w1即相當於
31 請求項1之自行車之線控裝置、夾持環套、第一樞接部、穿

01 孔、操作桿、第二樞接部、第一、二撥轉部、連接部、操控
02 線，故證據3已揭露請求項1「一種自行車之線控裝置，……
03 包含有：一夾持環套，具有一第一樞接部及一鄰設於該第一
04 樞接部的穿孔；一操作桿，具有一第二樞接部、一第一撥轉
05 部、一第二撥轉部以及一連接部，該操作桿係藉由該第二樞
06 接部與該夾持環套之第一樞接部以一樞轉軸心（Y軸）為轉
07 軸樞接在一起，該第一撥轉部及該第二撥轉部係用以供一騎
08 乘者按壓來使該操作桿相對該夾持環套朝遠離該穿孔方向樞
09 轉；以及一線控組件，係包含有一操控線，該操控線一端穿
10 過該夾持環套之穿孔並固接於該操作桿之連接部」之技術特
11 徵。

12 ②惟證據3自行車變速操作組件，配合圖1及說明書第2欄第61
13 至63行揭示「根據實施例的一個變速操作組件1，位於一個
14 握把2端的一個握爪3和位於自行車寬度方向上」，且由圖1
15 可知握把2為直桿，自行車變速操作組件未揭示裝設於彎把
16 把手，亦未具有調整座墊的高度或避震器的啟閉之功能，並
17 由圖2中線擋部分14未連接於操作臂部分15a、15b之間。是
18 以證據3未揭示請求項1「自行車之線控裝置，係裝設於一彎
19 把把手，該彎把把手具有一下把把位與一煞變把把位，……
20 其中，該連接部是連接於該第一撥轉部與該第二撥轉部之
21 間；其中，該線控裝置是裝設於該下把把位與該煞變把把位
22 之間，當一騎乘者使用該煞變把把位時，該騎乘者對該第一
23 撥轉部施力按壓，以調整一座墊的高度或一避震器的啟閉，
24 當該騎乘者使用該下把把位時，該騎乘者對該第二撥轉部施
25 力按壓，以調整該座墊的高度或該避震器的啟閉」之技術特
26 徵。

27 (3)證據4與系爭專利請求項1技術特徵比對：

28 ①證據4圖2、3、7已揭露一種自行車控制裝置，包含有：一管
29 狀夾鉗構件26，具有一剎車槓桿基底50及一鄰設於剎車槓
30 桿基底50的穿孔；一控制槓桿24，具有一附著部分24c、一第
31 一、二槓桿部分24a、24b以及一繞線構件62，控制槓桿24係

01 藉由附著部分24c與管狀夾鉗構件26之剎車槓桿基底50為轉
02 軸樞接，第一、二槓桿部分24a、24b可供騎乘者以軸心樞轉
03 按壓操作；以及一線控組件，係包含有一內部金屬線15a，
04 內部金屬線15a一端穿過穿孔並固接於控制槓桿24之繞線構
05 件62；證據4之自行車控制裝置、管狀夾鉗構件26、剎車槓
06 桿基底50、控制槓桿24、附著部分24c、第一、二槓桿部分2
07 4a、24b、繞線構件62、內部金屬線15a即相當於請求項1之
08 自行車之線控裝置、夾持環套、第一樞接部、操作桿、第二
09 樞接部、第一、二撥轉部、連接部、操控線，故證據4已揭
10 露請求項1「一種自行車之線控裝置，……包含有：一夾持
11 環套，具有一第一樞接部及一鄰設於該第一樞接部的穿孔；
12 一操作桿，具有一第二樞接部、一第一撥轉部、一第二撥轉
13 部以及一連接部，該操作桿係藉由該第二樞接部與該夾持環
14 套之第一樞接部以一樞轉軸心（Y軸）為轉軸樞接在一起，
15 該第一撥轉部及該第二撥轉部係用以供一騎乘者按壓來使該
16 操作桿相對該夾持環套朝遠離該穿孔方向樞轉；以及一線控
17 組件，係包含有一操控線，該操控線一端穿過該夾持環套之
18 穿孔並固接於該操作桿之連接部」之技術特徵。

19 ②惟證據4自行車控制裝置，配合圖1、7及說明書第7頁第4段
20 揭示「將該自行車控制裝置12組態並配置成包括根據本發明
21 之第一及第二使用者可操作的槓桿部分24a及24b，騎車者可
22 利用該等槓桿部分來控制煞車和變速，……。自行車控制裝
23 置12較佳耦接到自行車10之把手11」，且由圖1可知把手11
24 為直桿，自行車控制裝置未揭示裝設於彎把把手，亦未具有
25 調整座墊的高度或避震器的啟閉之功能，並由圖3、7中繞線
26 構件62未連接於第一、二槓桿部分24a、24b之間。是以證據
27 4未揭示請求項1「自行車之線控裝置，係裝設於一彎把把
28 手，該彎把把手具有一下把把位與一煞變把把位，……其
29 中，該連接部是連接於該第一撥轉部與該第二撥轉部之間；
30 其中，該線控裝置是裝設於該下把把位與該煞變把把位之
31 間，當一騎乘者使用該煞變把把位時，該騎乘者對該第一撥

01 轉部施力按壓，以調整一座墊的高度或一避震器的啟閉，當
02 該騎乘者使用該下把把位時，該騎乘者對該第二撥轉部施力
03 按壓，以調整該座墊的高度或該避震器的啟閉」之技術特
04 徵。

05 (4)證據5與系爭專利請求項1技術特徵比對：

06 ①證據5第1、2、5圖已揭露自行車變速操作組件，包含有：一
07 固定構件3，具有一垂直軸8及一鄰設於垂直軸8的導引孔3
08 4；一桿體9，具有一貫通孔93、一操作部9b、一操作部9c以
09 及一鎖止孔92，桿體9係藉由貫通孔93與固定構件3之垂直軸
10 8以樞轉軸軸心為轉軸樞接在一起，操作部9b、9c可供騎乘
11 者以軸心樞轉按壓操作；以及一線控組件，係包含有一金屬
12 線W2，金屬線W2一端穿過固定構件3之導引孔34並固接於桿
13 體9之鎖止孔92；證據5之自行車變速操作組件、固定構件
14 3、垂直軸8、導引孔34、桿體9、貫通孔93、操作部9b、9
15 c、鎖止孔92、金屬線W2即相當於請求項1之自行車之線控裝
16 置、夾持環套、第一樞接部、穿孔、操作桿、第二樞接部、
17 第一、二撥轉部、連接部、操控線，故證據5已揭露請求項1
18 「一種自行車之線控裝置，……包含有：一夾持環套，具有
19 一第一樞接部及一鄰設於該第一樞接部的穿孔；一操作桿，
20 具有一第二樞接部、一第一撥轉部、一第二撥轉部以及一連
21 接部，該操作桿係藉由該第二樞接部與該夾持環套之第一樞
22 接部以一樞轉軸心（Y軸）為轉軸樞接在一起，該第一撥轉
23 部及該第二撥轉部係用以供一騎乘者按壓來使該操作桿相對
24 該夾持環套朝遠離該穿孔方向樞轉；以及一線控組件，係包
25 含有一操控線，該操控線一端穿過該夾持環套之穿孔並固接
26 於該操作桿之連接部」之技術特徵。

27 ②惟證據5自行車變速操作組件，配合第1、2圖及說明書第2頁
28 第4欄揭示「在此安裝位置上，變速機桿體9的操作部9b與9c
29 位於煞車桿6的握把部6c和把手桿B之間，屬於在握住握把G
30 的狀態下即可操作的最佳位置，而且可朝水平方向旋轉此變
31 速機桿體9，因此在握住握把G的狀態下伸展大拇指或食指

01 後，只需朝水平方向按壓變速機桿體9的操作部9b或9c，便
02 可簡單操作變速機桿體，並且能輕鬆進行此項操作。此外，
03 可在握住握把G的狀態下，握住煞車桿6的握把部6c以輕鬆操
04 作煞車」，且由第1圖可知握把G為直桿，自行車變速操作組
05 件未揭示裝設於彎把把手，亦未具有調整座墊的高度或避震
06 器的啟閉之功能，並由第5圖中鎖止孔92未連接於操作部9
07 b、9c之間。是以證據5未揭示請求項1「自行車之線控裝
08 置，係裝設於一彎把把手，該彎把把手具有一下把把位與一
09 煞變把把位，……其中，該連接部是連接於該第一撥轉部與
10 該第二撥轉部之間；其中，該線控裝置是裝設於該下把把位
11 與該煞變把把位之間，當一騎乘者使用該煞變把把位時，該
12 騎乘者對該第一撥轉部施力按壓，以調整一座墊的高度或一
13 避震器的啟閉，當該騎乘者使用該下把把位時，該騎乘者對
14 該第二撥轉部施力按壓，以調整該座墊的高度或該避震器的
15 啟閉」之技術特徵。

16 (5)證據8與系爭專利請求項1技術特徵比對：

17 ①證據8說明書第1欄第10至14行揭示「輕量化自行車(尤其是
18 採用下彎式車把的類型)……。這類自行車通常配備10速變
19 速系統和雙手煞車，分別控制前後輪，並透過安裝在車把上
20 的煞車拉桿來操作」、第2欄第60至62行揭示「圖1顯示了一
21 輛配備下彎式車把的典型自行車前部側視圖」，及第3欄第4
22 至7行揭示「圖1只顯示了一側的車把握持端17，……，且每
23 個握持端均配備相應的煞車手柄」，可知證據8之煞車手柄
24 相當於自行車之線控裝置，故證據8已揭露請求項1「一種自
25 行車之線控裝置，係裝設於一彎把把手，該彎把把手具有一
26 下把把位與一煞變把把位，該線控裝置包含有：」之技術特
27 徵。

28 ②證據8圖1及說明書第4欄第1至4行揭示「一體式煞車構件(或
29 譯為煞車手柄)35包含傳統技術中的
30 手柄部分43，新增加的部分是延伸件45，它將煞車手柄43向
31 樞軸銷39的相反方向延伸」，可知一體式煞車構件(或譯為

01 煞車手柄)35、手柄部分43、延伸件45、樞軸銷39相當於系
02 爭專利之操作桿、第一、二撥轉部、連接部，故證據8已揭
03 露請求項1「一操作桿，具有……一第一撥轉部、一第二撥
04 轉部以及一連接部，……其中，該連接部是連接於該第一撥
05 轉部與該第二撥轉部之間」之技術特徵。

06 ③惟證據8圖1、說明書第3欄第3至7行揭示「圖1只顯示一側的
07 車把握持端17，但應理解，車把15在自行車主車架的兩側各
08 有一個握持端，且每個握持端均配備相應的煞車手柄」，及
09 第3欄第57至61行揭示「當煞車手柄35從圖1實線所示的位置
10 向後旋轉時，會拉動煞車線，從而啟動煞車」，可知證據8
11 之煞車手柄35並未設置於下把把位與煞變把把位之間，且未
12 具有調整座墊高度或避震器的啟閉功能，是以證據8至少未
13 揭示請求項1「其中，該線控裝置是裝設於該下把把位與該
14 煞變把把位之間，當一騎乘者使用該煞變把把位時，該騎乘
15 者對該第一撥轉部施力按壓，以調整一座墊的高度或一避震
16 器的啟閉，當該騎乘者使用該下把把位時，該騎乘者對該第
17 二撥轉部施力按壓，以調整該座墊的高度或該避震器的啟
18 閉」之技術特徵。

19 (6)證據9與系爭專利請求項1技術特徵比對：

20 ①證據9說明書第2欄第60至62行揭示「圖1示出了下垂式車把
21 的右側下垂部分(或譯為下彎部分)2，其裝配有體現本發明
22 的右側」，可知一種煞車手柄組件1，係裝設於一彎把把
23 手；證據9之煞車手柄組件1相當於自行車之線控裝置，故證
24 據9已揭露請求項1「一種自行車之線控裝置，係裝設於一彎
25 把把手」之技術特徵。

26 ②惟證據9圖1說明書第3欄第32至35行揭示「所示煞車手柄組
27 件1包括：中空安裝支架3，該安裝支架3透過安裝帶4固定於
28 車把對的下彎部分2上以從其向前突出」，圖3、說明書第4
29 欄第57至68行揭示「當採取二騎行姿勢時，騎行者的特定手
30 指可以方便地觸及並握住第一手指接合部分5b」，及圖4、
31 說明書第5欄第15至23行揭示「當採取第一騎行姿勢時，騎

01 行者的特定手指可以方便地到達並接合第二手指接合部分5
02 c，從而以常規方式操作制動桿」，可知證據9之煞車手柄組
03 件1並未設置於下把把位與煞變把把位之間，且未具有調整
04 座墊高度或避震器的啟閉功能，是以證據9至少未揭示請求
05 項1「其中，該線控裝置是裝設於該下把把位與該煞變把把
06 位之間，當一騎乘者使用該煞變把把位時，該騎乘者對該第
07 一撥轉部施力按壓，以調整一座墊的高度或一避震器的啟
08 閉，當該騎乘者使用該下把把位時，該騎乘者對該第二撥轉
09 部施力按壓，以調整該座墊的高度或該避震器的啟閉」之技
10 術特徵。

11 (7)證據10與系爭專利請求項1技術特徵比對：

12 ①證據10圖1、2及說明書[0024]揭示「操作裝置10a、10b能夠
13 安裝於彎把式的車把12」；說明書[0025]揭示「操作裝置10
14 a經由第一制動拉索14a連結於未圖示的前制動裝置。並且，
15 操作裝置10a經由第一變速拉索16a連結於例如後撥鏈器等未
16 圖示的變速裝置」，已揭露一種操作裝置10a、10b，係裝設
17 於一彎把把手，該彎把把手具有一下把把位與一煞變把把
18 位，操作裝置10a、10b相當於線控裝置，故證據10已揭露請
19 求項1「一種自行車之線控裝置，係裝設於一彎把把手，該
20 彎把把手具有一下把把位與一煞變把把位，該線控裝置包含
21 有：」之技術特徵。

22 ②惟證據10圖1至3及說明書[0026]揭示「操作裝置10a具備：
23 能夠經由帶18安裝於車把12的托架20；制動桿22；變速桿2
24 4；以及動作機構26（參照圖3）。制動桿22和變速桿24分別
25 設置為能夠相對於托架20擺動」；說明書[0037]揭示「操作
26 裝置10a中，在握持托架20的狀態的第一位置（托架位置）
27 利用變速桿24進行變速操作（解除操作）的情況下，按壓第
28 一按壓部24c而使變速桿24向第一方向D1擺動。另一方面，
29 在比帶18靠下方的位置握持車把12的狀態的第二位置（彎把
30 位置）利用變速桿24進行變速操作（捲繞操作）的情況下，
31 按壓第二按壓部24d而使變速桿24向第一方向D1擺動」；說

01 明書[0038]揭示「通過設置距托架20的距離彼此不同的第一
02 按壓部24c和第二按壓部24d，使得在第一位置和第二位置使
03 用者均能夠容易地操作變速桿24」；說明書[0046]揭示「也
04 可以將本實用新型應用於僅進行變速操作或制動操作的操作
05 裝置。並且，也可以應用於進行制動操作和變速操作以外的
06 操作（例如懸吊操作）的操作裝置」，可知證據10雖具有懸
07 吊操作相當於系爭專利之避震器操作之功能，但具體如何實
08 現該功能，並未詳細說明；而證據10之操作裝置10a、10b安
09 裝於托架20時，具有煞車變速功能，相當於系爭專利之煞變
10 把把位，因此證據10之操作裝置10a、10b並未設置於下把把
11 位與煞變把把位之間，且未具有調整座墊高度功能，是以證
12 據10至少未揭示請求項1「其中，該線控裝置是裝設於該下
13 把把位與該煞變把把位之間，當一騎乘者使用該煞變把把位
14 時，該騎乘者對該第一撥轉部施力按壓，以調整一座墊的高
15 度或一避震器的啟閉，當該騎乘者使用該下把把位時，該騎
16 乘者對該第二撥轉部施力按壓，以調整該座墊的高度或該避
17 震器的啟閉」之技術特徵。

18 ③據上，證據2至5、8至10均未揭示請求項1「其中，該線控裝
19 置是裝設於該下把把位與該煞變把把位之間，當一騎乘者使
20 用該煞變把把位時，該騎乘者對該第一撥轉部施力按壓，以
21 調整一座墊的高度或一避震器的啟閉，當該騎乘者使用該下
22 把把位時，該騎乘者對該第二撥轉部施力按壓，以調整該座
23 墊的高度或該避震器的啟閉」之技術特徵。再者，證據2至
24 5、8至10尚難達成系爭專利說明書[0020]所載「當自行車
25 的車手把係為彎把把手1時，騎乘者可依騎乘習慣選擇將本創
26 作之線控裝置10裝設於不同位置，……，係將本創作之線控
27 裝置10裝設於左手握把的下把把位與煞變把把位之間，當騎
28 乘者使用煞變把把位而有調整座墊高度或避震器啟閉之需求
29 時，騎乘者僅需利用左手大拇指對本創作之線控裝置10的第
30 一撥轉部34施力按壓以使操作桿30產生樞轉，如此即可達成
31 調整座墊高度或啟閉避震功能的目的；再者，當騎乘於下

01 坡、煞車、轉彎或衝刺路段時，騎乘者雙手多會握持於下把
02 把位，此時若有調整座墊高度或避震器啟閉之需求時，騎乘
03 者可在不需更換握持把位的情況下，於下把把位處利用左手
04 大拇指對本創作之線控裝置10的第二撥轉部36施力按壓，其
05 同樣可以使操作桿30產生樞轉，進而達成調整座墊高度或啟
06 閉避震功能的目的」之功效。系爭專利請求項1與證據2至
07 5、8至10已有差異，對所屬技術領域中具有通常知識者而
08 言，該技術特徵無法依證據2至5、8至10所能輕易完成。因
09 此，證據2、9、10或證據2、8、9、10或證據3、9、10或證
10 據3、8、9、10或證據4、9、10或證據4、8、9、10或證據
11 5、9、10或證據5、8、9、10或證據8、9、10之組合不足以
12 證明系爭專利請求項1不具進步性。

13 (8)兩造主張及答辯不可採之理由：

14 ①原告主張證據8當車把處於圖1中實線之上把位時，可握住手
15 柄延伸件45，並操控手柄延伸件45來控制纜線，或於圖1中
16 虛線之下把位時，可握住煞車把位，並操控手柄延伸件45來
17 控制纜線，或握住握持端17並操控手柄部分43來控制等內
18 容，證據8已揭露系爭專利請求項1「當一騎乘者使用該煞變
19 把把位時，該騎乘者對該第一撥轉部施力按壓，以調整一座
20 墊的高度或一避震器的啟閉，當該騎乘者使用該下把把位
21 時，該騎乘者對該第二撥轉部施力按壓，以調整該座墊的高
22 度或該避震器的啟閉」技術特徵等語(卷二第211頁)；被告
23 則稱證據8圖1、2揭示握持端17與煞車手柄35，係於彎把把
24 手煞變把位手柄延伸件45與下把把位之手柄部分43，該手柄
25 延伸件45與手柄部分43間具有連接部位，其煞車手柄35設置
26 於握持端17處，可易於經由煞車手柄35於煞變把位及下把把
27 位間變換時可進行調整煞車線或其他控制元件等內容，證據
28 8已揭露系爭專利請求項1「自行車之線控裝置係裝設於一彎
29 把把手，該彎把把手具有一下把把位與一煞變把把位；其
30 中，該連接部是連接於該第一撥轉部與該第二撥轉部之間；
31 其中，該線控裝置是裝設於該下把把位與該煞變把把位之

01 間，當一騎乘者使用該煞變把把位時，該騎乘者對該第一撥
02 轉部施力按壓，以調整一座墊的高度或一避震器的啟閉，當
03 該騎乘者使用該下把把位時，該騎乘者對該第二撥轉部施力
04 按壓，以調整該座墊的高度或該避震器的啟閉」技術特徵等
05 語(卷一第539頁、卷二第271頁)。經查：證據8說明書雖提
06 及變速及煞車功能，如說明書第1欄第10至14行揭示「輕量
07 化自行車(尤其是採用下彎式車把的類型)……。這類自行車
08 通常配備10速變速系統和雙手煞車，分別控制前後輪，並透
09 過安裝在車把上的煞車拉桿來操作」，及說明書第3欄第57
10 至61行揭示「當煞車手柄35從圖1實線所示的位置向後旋轉
11 時，會拉動煞車線，從而啟動煞車」，其說明書並未揭示具
12 有調整座墊高度或避震器的啟閉功能。再者，被告所稱「可
13 易於經由煞車手柄35於煞變把位及下把把位間變換時可進行
14 調整煞車線或其他控制元件等內容」，依證據8說明書第1欄
15 第10至14行可知煞車拉桿可操作變速、煞車，然證據8並未
16 加以說明進行調整煞車線的作用除變速、煞車外還具有何種
17 功能，且其他控制元件類型繁多，並未具體指出其他控制元
18 件為何。因此，證據8未揭示系爭專利請求項1「當一騎乘者
19 使用該煞變把把位時，該騎乘者對該第一撥轉部施力按壓，
20 以調整一座墊的高度或一避震器的啟閉，當該騎乘者使用該
21 下把把位時，該騎乘者對該第二撥轉部施力按壓，以調整該
22 座墊的高度或該避震器的啟閉」之技術特徵，原告及被告所
23 述均不可採。

24 ②原告主張證據9當採取第二騎行姿勢時，可以握住安裝支架3
25 時，利用選定手指方便地觸及第一手指接合部分5b；由此可
26 以抓握方式旋轉拉動煞車桿；當採取第一騎行姿勢時，可以
27 握住握持端2a時，利用選定手指方便地觸及第二手指接合部
28 分5c從而以常規方式操作制動桿等內容，證據9已揭露系爭
29 專利請求項1「當一騎乘者使用該煞變把把位時，該騎乘者
30 對該第一撥轉部施力按壓，以調整一座墊的高度或一避震器
31 的啟閉，當該騎乘者使用該下把把位時，該騎乘者對該第二

撥轉部施力按壓，以調整該座墊的高度或該避震器的啟閉」技術特徵等語(卷二第213頁)。經查，證據9圖1說明書第3欄第32至35行揭示「所示煞車手柄組件1包括：中空安裝支架3，該安裝支架3透過安裝帶4固定於車把相對應的下彎部分2上以從其向前突出」，圖3、說明書第4欄第57至68行揭示「當採取二騎行姿勢時，騎行者的特定手指可以方便地觸及並握住第一手指接合部分5b」，及圖4、說明書第5欄第15至23行揭示「當採取第一騎行姿勢時，騎行者的特定手指可以方便地到達並接合第二手指接合部分5c，從而以常規方式操作制動桿」，其說明書並未揭示具有調整座墊高度或避震器的啟閉功能，是以證據9至少未揭示請求項1「當一騎乘者使用該煞變把把位時，該騎乘者對該第一撥轉部施力按壓，以調整一座墊的高度或一避震器的啟閉，當該騎乘者使用該下把把位時，該騎乘者對該第二撥轉部施力按壓，以調整該座墊的高度或該避震器的啟閉」之技術特徵，原告主張不可採。

- ③原告主張證據10在握持托架20的狀態在第一位置利用變速桿進行變速操作的情況，按壓第一按壓部24c而使變速桿向第一方向D1擺動，在比帶18靠下方的位置握持車把12的狀態的第二位置利用變速桿24進行變速操作的情況，按壓第二按壓部24d而使變速桿24向第一方向D1擺動等內容，證據10已揭露系爭專利請求項1「當一騎乘者使用該煞變把把位時，該騎乘者對該第一撥轉部施力按壓，以調整一座墊的高度或一避震器的啟閉，當該騎乘者使用該下把把位時，該騎乘者對該第二撥轉部施力按壓，以調整該座墊的高度或該避震器的啟閉」技術特徵等語(卷二第217、219頁)。然依證據10圖1至3及說明書[0026]、[0037]、[0038]、[0046]揭示內容，可知證據10雖具有懸吊操作相當於系爭專利之避震器操作之功能，但具體如何實現該功能，並未詳細說明，證據10之操作裝置10a、10b亦未具有調整座墊高度功能，已如前述。是以證據10至少未揭示請求項1「當一騎乘者使用該煞變把把

01 位時，該騎乘者對該第一撥轉部施力按壓，以調整一座墊的
02 高度或一避震器的啟閉，當該騎乘者使用該下把把位時，該
03 騎乘者對該第二撥轉部施力按壓，以調整該座墊的高度或該
04 避震器的啟閉」之技術特徵，原告主張不可採。

05 ④原告主張不論是各證據揭露的變速器或避震器，或系爭專利
06 揭露調整座墊高度均是透過線控裝置連接纜線，利用撥動線
07 控裝置產生機械動作經由纜線傳遞張力，以致動末端元件，
08 雖然控制對象不同並不改變其線控裝置結構與控制原理，僅
09 末端應用不同；再者，證據10說明書[0046]揭露應用進行制
10 動操作和變速以外的操作(例如懸吊操作)的操作裝置，系爭
11 專利先前技術亦揭示獨立設置之線控裝置，得以進行避震器
12 之緩衝作用的啟閉或座墊位置高低的調整等語(卷二第239、
13 241頁)。經查，雖證據10說明書[0046]揭示具有懸吊操作的
14 操作裝置，然其懸吊操作並未有細部結構文字說明，亦未揭
15 示於證據10之圖式中。所屬技術領域中具有通常知識者，僅
16 依證據10說明書[0046]揭示之懸吊操作的操作裝置內容，並
17 無法得知懸吊操作的操作裝置的連接關係及細部操作方式。
18 次查，系爭專利先前技術說明書[0003]所載「……得以進行
19 避震器之緩衝作用的啟閉或座墊位置高低的調整，會於自行
20 車的車手把處安裝一線控裝置，惟該種線控裝置的操座桿都
21 僅設置有一個撥轉部，導致其操作方式相當單一，更甚者，
22 該種線控裝置相當不利於公路車的彎把結構，由於彎把結構
23 具有三種供騎乘者握持的把位(上把把位、煞變把把位及下
24 把把位)，而該種線控裝置僅具有一個撥轉部的缺點，使得
25 騎乘者僅能選擇一種把位作為調整線控裝置的把位，換言
26 之，每當有啟閉避震器或調整座墊高度的需求時，騎乘者就
27 有可能需要因應線控裝置的所在位置來調整騎乘姿勢，如此
28 大為限制其操作的方便性」可知，先前技術之線控裝置安裝
29 於車手把，或是安裝於彎把結構其中一種把位，但未說明線
30 控裝置是裝設於該下把把位與該煞變把把位之間，也未具有
31 第二撥轉部，亦未具體說明線控裝置之結構態樣，更遑論有

01 明確說明具有獨立設置之線控裝置，且未具體說明如何操作
02 線控裝置之撥轉部，因此系爭專利先前技術之線控裝置與系
03 爭專利請求項1之線控裝置結構與作用並不相同。又原告承
04 認證據與系爭專利之控制對象及末端應用有所不同，即系爭
05 專利先前技術、證據2至5、8至10與系爭專利請求項1細部技
06 術特徵仍有差異，因此系爭專利先前技術、證據2至5、8至1
07 0皆未揭露請求項1「其中，該線控裝置是裝設於該下把把位
08 與該煞變把把位之間，當一騎乘者使用該煞變把把位時，該
09 騎乘者對該第一撥轉部施力按壓，以調整一座墊的高度或一
10 避震器的啟閉，當該騎乘者使用該下把把位時，該騎乘者對
11 該第二撥轉部施力按壓，以調整該座墊的高度或該避震器的
12 啟閉」之技術特徵，已如前述，故原告主張不可採。

13 ⑤原告主張在彎把把手上配置另一個獨立線控裝置的位置非常
14 有限，所屬技術領域中具有通常知識者，面臨以下既有技術
15 時：「1、彎把結構具有上把把位、煞變把把位及下把把
16 位；其中，煞變把把位是彎把把手上安裝有煞車/變速器的
17 位置；2、獨立於煞車裝置外的線控裝置，來單獨控制避震
18 器之的啟閉或座墊位置高低的調整；3、既有獨立於煞車裝
19 置外的線控裝置僅有一個撥轉部」使得騎乘者僅能選擇一種
20 把位作為調整線控裝置的把位，每當有啟閉避震器或調整座
21 墊高度的需求時，騎乘者就有可能需要因應線控裝置所在位
22 置調整騎乘姿勢，限制其操作的方便性等；可依各證據所揭
23 露線控裝置，並配合彎把把手的各種握持姿勢，稍加調整該
24 線控裝置的位置，即可輕易得到系爭專利「該線控裝置是裝
25 設於該下把把位與該煞變把把位之間」特定的位置，並未帶
26 來無法預期之功效，故系爭專利請求項1不具有進步性等語
27 (卷二第225、227頁)。經查，就所採取之技術手段而言，系
28 爭專利之先前技術、證據2至5、8至10與系爭專利請求項1仍
29 有不同，因此系爭專利之先前技術、證據2至5、8至10皆未
30 揭露請求項1「其中，該線控裝置是裝設於該下把把位與該
31 煞變把把位之間，當一騎乘者使用該煞變把把位時，該騎乘

01 者對該第一撥轉部施力按壓，以調整一座墊的高度或一避震
02 器的啟閉，當該騎乘者使用該下把把位時，該騎乘者對該第
03 二撥轉部施力按壓，以調整該座墊的高度或該避震器的啟
04 閉」之技術特徵，已如前述。再者，系爭專利請求項1之前
05 開技術特徵，其功效為系爭專利說明書[0020]所載「當自行
06 車的車手把係為彎把把手1時，騎乘者可依騎乘習慣選擇將
07 本創作之線控裝置10裝設於不同位置，……，係將本創作之
08 線控裝置10裝設於左手握把的下把把位與煞變把把位之間，
09 當騎乘者使用煞變把把位而有調整座墊高度或避震器啟閉之
10 需求時，騎乘者僅需利用左手大拇指對本創作之線控裝置10
11 的第一撥轉部34施力按壓以使操作桿30產生樞轉，如此即可
12 達成調整座墊高度或啟閉避震功能的目的；再者，當騎乘於
13 下坡、煞車、轉彎或衝刺路段時，騎乘者雙手多會握持於下
14 把把位，此時若有調整座墊高度或避震器啟閉之需求時，騎
15 乘者可在不需更換握持把位的情況下，於下把把位處利用左
16 手大拇指對本創作之線控裝置10的第二撥轉部36施力按壓，
17 其同樣可以使操作桿30產生樞轉，進而達成調整座墊高度或
18 啟閉避震功能的目的」，並未見於系爭專利之先前技術、證
19 據2至5、8至10。因此，所屬技術領域中具有通常知識者，
20 實難依系爭專利之先前技術、證據2至5、8至10所揭露內容
21 或教示即可輕易完成請求項1，更遑論透過前開證據揭示內
22 容能合理預期系爭專利之功效，故原告主張不可採。

23 2.系爭專利請求項8技術特徵比對：

24 系爭專利請求項8為直接依附於請求項1之附屬項，於解釋請
25 求項範圍時包含被依附之請求項1的所有技術特徵。證據2、
26 9、10或證據2、8、9、10或證據3、9、10或證據3、8、9、1
27 0或證據4、9、10或證據4、8、9、10或證據5、9、10或證據
28 5、8、9、10或證據8、9、10之組合不足以證明系爭專利請
29 求項1不具進步性，已如前述，故亦不足以證明依附於系爭
30 專利請求項1之請求項8不具進步性。因此，證據2、9、10或
31 證據2、8、9、10或證據3、9、10或證據3、8、9、10或證據

01 4、9、10或證據4、8、9、10或證據5、9、10或證據5、8、
02 9、10或證據8、9、10之組合不足以證明系爭專利請求項8不
03 具進步性。

04 (二)證據6、8、9、10或證據7、8、9、10之組合不足以證明系爭
05 專利請求項9不具進步性：

06 1.證據8至10與系爭專利請求項1技術特徵比對：

07 承前四之(一)之(5)至(7)所述，證據8至10均未揭示請求項1「該
08 彎把把手具有一下把把位與一煞變把把位，其中，該連接部
09 是連接於該第一撥轉部與該第二撥轉部之間；其中，該線控
10 裝置是裝設於該下把把位與該煞變把把位之間，當一騎乘者
11 使用該煞變把把位時，該騎乘者對該第一撥轉部施力按壓，
12 以調整一座墊的高度或一避震器的啟閉，當該騎乘者使用該
13 下把把位時，該騎乘者對該第二撥轉部施力按壓，以調整該
14 座墊的高度或該避震器的啟閉」之技術特徵。

15 2.證據6與系爭專利請求項1技術特徵比對：

16 證據6改良型線控裝置，配合第一、二圖及說明書第4頁最後
17 1段揭示「該定位環座(10)中形成一把手穿槽(11)，用以提
18 供自行車之把手穿設其中」，及說明書第6頁第2段揭示「當
19 自行車騎乘者因應路面狀況欲開啟前又避震器時，可以手按
20 壓操作桿(20)之撥轉部(22)朝定位環座(10)轉動一次，進而
21 拉動操控線(33)的線芯(331)帶動前又避震器開啟，之後，
22 釋放操作桿(20)，使前又避震器維持開啟之可用狀態；若欲
23 關閉前又避震器時，再以手按壓操作桿(20)之撥轉部(22)朝
24 定位環座(10)轉動一次，即可拉動操控線(33)的線芯(331)
25 帶動前又避震器回復關閉狀態」可知，證據6改良型線控裝
26 置並未對把手的形狀加以描述，而未揭示裝設於彎把把手，
27 亦未具有調整座墊的高度之功能，且撥轉部(22)僅有一個，
28 相當於系爭專利之第一撥轉部，並未具有系爭專利之第二撥
29 轉部。是以證據6至少未揭示請求項1「自行車之線控裝置，
30 係裝設於一彎把把手，該彎把把手具有一下把把位與一煞變
31 把把位，其中，該連接部是連接於該第一撥轉部與該第二撥

01 轉部之間；其中，該線控裝置是裝設於該下把把位與該煞變
02 把把位之間，當一騎乘者使用該煞變把把位時，該騎乘者對
03 該第一撥轉部施力按壓，以調整一座墊的高度或一避震器的
04 啟閉，當該騎乘者使用該下把把位時，該騎乘者對該第二撥
05 轉部施力按壓，以調整該座墊的高度或該避震器的啟閉」之
06 技術特徵。

07 3.證據7與系爭專利請求項1技術特徵比對：

08 證據7兩種位置之控制裝置，圖1、說明書[0020]揭示「圖1
09 示出一致動器20在一自行車10之一把手桿12上。該自行車1
10 0，……，可包含一前懸吊系統14，係呈附接於該自行車的
11 前方之一懸吊叉的形式；一後懸吊系統16，係呈附接於該自
12 行車的後方之一樞擺臂與一彈簧/減震單元的形式；及一座
13 柱系統36附接靠近該自行車的頂部，其可例如為一懸吊座柱
14 或一可調整騎乘高度的座柱」；說明書[0022]揭示「該致動
15 器20包含一柱塞24，其為一騎車者用來操作該致動器的介
16 面，該柱塞24可具有二位置，一伸出或第一位置，其中該纜
17 線係不被拉引，及一未伸出或第二位置，其中該纜線會被拉
18 引來操作一附接的懸吊部件或一具有一類似控制需求的裝
19 置」；說明書[0023]揭示「該纜線26包含一纜線蓋42會銜抵
20 該柱塞24，並容許該柱塞可藉作用在該纜線蓋上而來拉引或
21 釋放纜線」；說明書[0027]揭示「該柱塞24包含一按鈕部份
22 25或類似物，其係被定寸或成形為可供使用者接觸。當被壓
23 下時，該柱塞24會以一方向壓迫該纜線26的蓋42來拉引纜
24 線」，且由圖1可知把手桿12為直桿，控制裝置未揭示裝設
25 於彎把把手，且柱塞24的按鈕部分25僅有一個，相當於系爭
26 專利之第一撥轉部，並未具有系爭專利之第二撥轉部。是以
27 證據7至少未揭示請求項1「自行車之線控裝置，係裝設於一
28 彎把把手，該彎把把手具有一下把把位與一煞變把把位，其
29 中，該連接部是連接於該第一撥轉部與該第二撥轉部之間；
30 其中，該線控裝置是裝設於該下把把位與該煞變把把位之
31 間，當一騎乘者使用該煞變把把位時，該騎乘者對該第一撥

01 轉部施力按壓，以調整一座墊的高度或一避震器的啟閉，當
02 該騎乘者使用該下把把位時，該騎乘者對該第二撥轉部施力
03 按壓，以調整該座墊的高度或該避震器的啟閉」之技術特
04 徵。

05 4.據上，證據6至10均未揭示請求項1「其中，該線控裝置是裝
06 設於該下把把位與該煞變把把位之間，當一騎乘者使用該煞
07 變把把位時，該騎乘者對該第一撥轉部施力按壓，以調整一
08 座墊的高度或一避震器的啟閉，當該騎乘者使用該下把把位
09 時，該騎乘者對該第二撥轉部施力按壓，以調整該座墊的高
10 度或該避震器的啟閉」之技術特徵。再者，證據6至10尚難
11 達成系爭專利說明書[0020]所載「當自行車的車手把係為彎
12 把把手1時，騎乘者可依騎乘習慣選擇將本創作之線控裝置1
13 0裝設於不同位置，……，係將本創作之線控裝置10裝設於
14 左手握把的下把把位與煞變把把位之間，當騎乘者使用煞變
15 把把位而有調整座墊高度或避震器啟閉之需求時，騎乘者僅
16 需利用左手大拇指對本創作之線控裝置10的第一撥轉部34施
17 力按壓以使操作桿30產生樞轉，如此即可達成調整座墊高度
18 或啟閉避震功能的目的；再者，當騎乘於下坡、煞車、轉彎
19 或衝刺路段時，騎乘者雙手多會握持於下把把位，此時若有
20 調整座墊高度或避震器啟閉之需求時，騎乘者可在不需更換
21 握持把位的情況下，於下把把位處利用左手大拇指對本創作
22 之線控裝置10的第二撥轉部36施力按壓，其同樣可以使操作
23 桿30產生樞轉，進而達成調整座墊高度或啟閉避震功能的目
24 的」之功效。系爭專利請求項1與證據6至10已有差異，惟對
25 所屬技術領域中具有通常知識者而言，該技術特徵無法依證
26 據6至10所能輕易完成。因此，證據6、8、9、10或證據7、
27 8、9、10之組合不足以證明系爭專利請求項1不具進步性。

28 5.系爭專利請求項9技術特徵比對：

29 系爭專利請求項9為間接依附於請求項1之附屬項，於解釋請
30 求項範圍時包含被依附之請求項1的所有技術特徵。證據6、
31 8、9、10或證據7、8、9、10之組合不足以證明系爭專利請

01 求項1不具進步性，已如前述，故亦不足以證明依附於系爭
02 專利請求項1之請求項9不具進步性。因此，證據6、8、9、1
03 0或證據7、8、9、10之組合不足以證明系爭專利請求項9不
04 具進步性。

05 柒、綜上所述，系爭專利請求項1、8至9並無違反核准時專利法
06 第120條準用第22條第2項規定，原處分所為「請求項1、8至
07 9舉發不成立」之處分，並無違誤，訴願決定予以維持，亦
08 無不合。從而，原告訴請撤銷原處分及訴願決定，被告應就
09 系爭專利作成請求項1、8至9舉發成立，應予撤銷之處分，
10 為無理由，應予駁回。

11 捌、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
12 料經本院斟酌後，核與判決結果不生影響，並無逐一論述必
13 要。

14 玖、結論：原告之訴為無理由，依智慧財產案件審理法第2條，
15 行政訴訟法第98條第1項前段，判決如主文。

16 中 華 民 國 114 年 8 月 25 日

17 智慧財產第一庭

18 審判長法官 汪漢卿

19 法官 蔡惠如

20 法官 陳端宜

21 以上正本係照原本作成。

22 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
23 明上訴理由，其未表明上訴理由者，應於提起上訴後20日內
24 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
25 起上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（均須按
26 他造人數附繕本）。

27 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，
28 逕以裁定駁回。

29 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
30 法第49條之1第1項第3款）。但符合下列情形者，得例外不
31 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	<ol style="list-style-type: none"> 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，經最高行政法院認為適當者，亦得為上訴審訴訟代理人	<ol style="list-style-type: none"> 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。
<p>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。</p>	

02 中 華 民 國 114 年 9 月 3 日
03 書記官 吳祉瑩