智慧財產及商業法院行政判決

114年度行專訴字第19號

民國114年10月16日辯論終結

原　　告　光陽工業股份有限公司

代　表　人　柯俊斌

訴訟代理人　鍾義律師

被　　告　經濟部智慧財產局

代　表　人　廖承威

訴訟代理人　陳國衍

參　加　人　三陽工業股份有限公司

代　表　人　吳清源

訴訟代理人　林志鴻專利師

　　蘇建太專利師（兼送達代收人）

上　二　人

輔　佐　人　江吉釧

　　江鎮宇

上列當事人間因新型專利舉發事件，原告不服經濟部中華民國114年3月12日經法字第11417300600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

一、原處分及訴願決定關於「請求項8舉發成立，應予撤銷」部分撤銷。

二、原告其餘之訴駁回。

三、訴訟費用由原告負擔十分之九，餘由被告負擔。

事實及理由

一、事實概要：

原告於民國109年10月30日以「跨騎型車輛」向被告申請新型專利，申請專利範圍共10項，經被告編為第109214383號進行形式審查後准予專利，並發給新型第M617997號專利證書(下稱系爭專利）。嗣參加人以系爭專利有違核准時專利法第120條準用第22條第2項之規定，對之提起舉發。案經被

告審查，以113年10月11日（113）智專議（三）05132字第000000000000號專利舉發審定書為「請求項1至10舉發成立，應予撤銷」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，並主張：

證據2僅在引擎單元111的末端設有非一對的，單獨一個且未知樞轉點(中心)為何處的左擺臂107L，亦未揭露或教示左側擺臂107L如何安裝於引擎單元111，更未揭露使用傘齒輪(bevel gear)之軸驅動式動力傳達機構148如何能夠在傳遞動力的同時還能違反自然法則的與左側擺臂107L一同上下擺動。系爭專利所屬技術領域人員實無法據以實施證據2的軸驅動式之傘齒輪在一端為擺動的狀態下還能夠順利的傳遞動力的可能。證據2雖宣稱其左側擺臂107L，是設於引擎單元111之後部，然實際上是屬永動機之流的偽技術，本就無法據以實施而獲得其功效。證據3亦未揭露系爭專利所界定之「該傳動部朝車體後方樞設有左右一對的後搖臂」的特徵；且證據3同樣存在「前後輪距長，車輛迴轉半徑大，操控靈活性差；和排放裝置的長度變長」的缺陷。證據2與證據3的擺臂之連結方式與系爭專利請求項1所界定的技術特徵：「該傳動部朝車體後方樞設有左右一對的後搖臂」完全不同，且證據2與證據3亦無系爭專利將左右一對的後搖臂朝車體後方樞設於傳動部上所能達成之上述功效。因此，證據2、3之組合，不足以證明系爭專利請求項1不具進步性。

㈡證據7所揭示的後臂8與整體發動機2並沒有任何的連結關係，且其後臂8更非以輸出軸的軸線同軸上下擺動，因此證據7沒有揭露系爭專利請求項8所界定「後搖臂6以該軸線中心Y為上下擺動中心」的特徵技術。又參加人並未主張證據5

可證明系爭專利請求1項不具進步性；據此足可證明證據2、3、5、7結合無法否定系爭專利請求項8具備進步性。

三、被告聲明求為判決原告之訴駁回，並抗辯：

㈠系爭專利揭露一種跨騎型車輛，尤指一種可有效縮短轉化部進入工作溫度的時間與縮減該轉化部的體積之跨騎型車輛；系爭專利主要創作技術手段，乃在提供一種跨騎型車輛，該轉化部包括主轉化器，連結該主轉化器與該排氣埠的頭管段，和連結該主轉化器與該消音部的連接段，該車架單元與該後搖臂之間還設有後避震器，該後搖臂以該軸線中心為上下擺動中心，主要目的可有效縮減該轉化部所佔的體積。證據2主要為跨坐型車輛，利用引擎本體下方配置觸媒改良結構，以防止車輛大型化及提高排氣淨化能力，證據2比對系爭專利跨騎型車輛至少具有車架單元(證據2圖17至20之車體框架104)、動力系統(證據2圖17至20之引擎單元111)，該引擎至少包括有汽缸部與傳動部(證據2圖17至20引擎單元111包括汽缸部120b及曲軸箱部120a)，該傳動部朝車體後方樞設有左右一對的後搖臂(證據2圖17至20曲軸箱部120a後方樞設有一對擺臂107)，該後搖臂朝車體後端上樞設有後輪(證據2圖17至20一對擺臂107向車體後方樞設後輪部103)等技術內容，證據2已可對應系爭專利所述「該傳動部朝車體後方樞設有左右一對的後搖臂」特徵。另證據3為一種跨騎型車輛之排氣系統，利用諧振器及催化劑之結構配置，以達到車體裝配及最佳淨化的效果，系爭專利之該排放裝置包括有各自獨立的但可相互組設連結的轉化部與消音部特徵，已揭示於證據3圖3、4、6揭示騎乘車輛排氣系統之排氣裝置20具有上游觸媒51及消音器本體22a等獨立元件，利用連結件35a將第二集合管21d與前連接管35可連接一起等內容，證據3可對應系爭專利所欲解決主要問題及可達成之功效。又關於原告所指系爭專利整體車行駛的動力傳遞問題，並非系爭專利所述主要技術手段。是以，證據2及證據3之組合已對應系爭專利請求項1所有技術特徵，並達成主要創作技術手段，自當

具有系爭專利說明書中所載之功效。證據2與證據3皆為跨騎型車輛排氣淨化配置相關技術領域，皆有合理之組合動機，系爭專利請求項1之創作為所屬技術領域中具有通常知識者依證據2與證據3之技術內容所能輕易完成。

㈡系爭專利請求項8，如審定書所載，已由證據2及證據5所分別揭示。又證據7已揭示從動皮帶輪56中心設有變速軸47，該無級變速機構16設有與曲柄軸28平行且與該變速軸47同軸輸出軸48，該驅動鏈輪49安裝到該輸出軸48，該後臂8能以該變速軸47及輸出軸48之軸線上下擺動中心，證據7之後臂8與後臂托架6間架設有後緩衝墊12，發動機2具有發動主機15和三角帶式無級變速箱16，該發動主機15具有離合器機構17及減速齒輪機構18與該變速軸47及輸出軸48進行同軸傳動，後臂8與發動機2間具有實質傳動關係等技術內容，已對應系爭專利請求項8之主要技術特徵。

㈢綜上，系爭專利請求項8依附於請求項1，證據2、證據5及證據7已對應系爭專利請求項8所有技術特徵，且證據2、證據3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、證據5與證據7皆為跨騎型車輛排氣淨化配置相關技術領域，皆有合理之組合動機如原審定書所述，故證據2、證據3、證據5與證據7之組合當足以證明系爭專利請求項8不具進步性。

四、參加人聲明求為判決原告之訴駁回，並主張：

參加人在舉發階段所提之各項證據結合足以證明系爭專利請求項1至10皆不具進步性，且證據2已揭露系爭專利請求項1「一種跨騎型車輛，該跨騎型車輛至少具有車架單元3、動力系統5；該車架單元的前下方樞設有前輪FW；該動力系統5至少具有引擎5a，該引擎5a至少包括有汽缸部51與傳動部52，該傳動部52朝車體後方樞設有左右一對的後搖臂6，該後搖臂6朝車體後端上樞設有後輪RW；該汽缸部51至少具有汽缸本體513與汽缸頭512；」，證據2第82頁符號說明已揭露系爭專利請求項1之設有左右一對的後搖臂(107,107L,107

R)；證據3、證據5已揭露系爭專利請求項1「該引擎5a設有排放裝置100，該排放裝置100包括有各自獨立的但可相互組設連結的轉化部101與消音部201，該轉化部101較該消音部201更靠近該汽缸頭512的排氣埠5121」。證據7已揭露系爭專利請求項8「該汽缸部51與該傳動部52以不擺動的方式固定於該車架單元3上，該傳動部52具有傳動箱53與設於該傳動箱53一側且罩覆一皮帶無段變速系統56的箱蓋52c；該傳動箱53內具有曲軸54；該皮帶無段變速系統56具有一與該曲軸54同軸且可被該曲軸54帶動的主動輪561、一可被該主動輪561帶動的從動輪562、一連接於該主動輪561與該從動輪562之間的帶動皮帶563；」、「該從動輪中心設有一第一輸出軸564，該傳動箱53內設有與該曲軸54平行且與該第一輸出軸564同軸線的第二輸出軸57；該後搖臂6以該軸線中心為上下擺動中心；」，是上述各項證據之結合足以證明系爭專利請求項1至10不具進步性。

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：

如事實及理由欄一、事實概要所示。

㈡本件爭點：

1.證據2、證據3之組合是否足以證明系爭專利請求項1至4不具進步性?

2.證據2、證據3、證據4之組合是否足以證明系爭專利請求項5不具進步性?

3.證據2、證據3、證據5之組合是否足以證明系爭專利請求項6、7、9不具進步性?

4.證據2、證據3、證據6之組合是否足以證明系爭專利請求項6、7不具進步性?

5.證據2、證據3、證據5、證據7之組合是否足以證明系爭專利請求項8不具進步性?

6.證據2、證據3、證據8之組合是否足以證明系爭專利請求項10不具進步性?

六、得心證之理由：

㈠系爭專利之申請日為109年10月30日，於110年1月27日經形式審查准予專利（申請卷第55至56頁），原告主張系爭專利違反核准時專利法第120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之原因，應以核准時有效之108年5月1日修正公布，同年11月1日施行之專利法為斷（下稱核准時專利法）。

㈡按凡利用自然法則之技術思想，對物品之形狀、構造或組合之創作，而可供產業上利用者，得依法申請取得新型專利，為核准時專利法第104條及第120條準用第22條第1項前段所規定。惟新型如「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」，仍不得取得新型專利，復為同法第120條準用第22條第2項所明定。

㈢系爭專利技術分析：

1.系爭專利是一種跨騎型車輛，該跨騎型車輛至少具有車架單元、動力系統；該車架單元的前下方樞設有前輪；該動力系統至少具有引擎，該引擎至少包括有汽缸部與傳動部，該傳動部朝車體後方樞設有左右一對的後搖臂，該後搖臂朝車體後端上樞設有後輪；該汽缸部至少具有汽缸本體與汽缸頭；該引擎設有排放裝置，該排放裝置包括有各自獨立的但可相互組設連結的轉化部與消音部，該轉化部較該消音部更靠近該汽缸頭的排氣埠；藉此可有效縮短該轉化部進入工作溫度的時間與縮減該轉化部的體積，以及便利該轉化部的維修與更換工程（參系爭專利摘要），系爭專利主要圖式如本判決附圖一所示。

2.系爭專利公告之申請專利範圍共10項，其中第1項為獨立項，其餘為附屬項。其內容如下：

請求項1：一種跨騎型車輛，該跨騎型車輛至少具有車架單元3、動力系統5；該車架單元3的前下方樞設有前

輪FW；該動力系統5至少具有引擎5a，該引擎5a至少包括有汽缸部51與傳動部52，該傳動部52朝車體後方樞設有左右一對的後搖臂6，該後搖臂6朝車體後端上樞設有後輪RW；該汽缸部51至少具有汽缸本體513與汽缸頭512；該引擎5a設有排放裝置100，該排放裝置100包括有各自獨立的但可相互組設連結的轉化部101與消音部201，該轉化部101較該消音部201更靠近該汽缸頭512的排氣埠5121。(參系爭專利圖3)

請求項2：如請求項1所述之跨騎型車輛，其中，該傳動部52具有傳動箱53與設於該傳動箱53一側的皮帶無段變速系統56，該傳動箱56內具有曲軸54；皮帶無段變速系統56具有一與該曲軸54同軸且可被該曲軸54帶動的主動輪561、一可被該主動輪帶動的從動輪562、一連接於該主動輪與該從動輪之間的帶動皮帶563；該轉化部101包括主轉化器1011、連結該主轉化器與排氣埠的頭管段1020，和連結該主轉化器與該消音部的連接段1030，其中，由車體後方朝前觀視的剖視中，該主轉化器1011連接該頭管段1020一端的主轉化器入口中心點1011a是位於該帶動皮帶的皮帶中心線563a與該後輪的後輪中心線RWa之間。(參系爭專利圖6)

(註：連接管段主轉化器入口中心點1011a，位於皮帶中心線563a與後輪中心線RWa間。又1011a位於第一縱向線Z上，故相對位置如本判決附圖二所示)

請求項3：如請求項2所述之跨騎型車輛，其中，由車體後方朝前方觀視的剖視中，該主轉化器101連接該頭管段1020一端的主轉化器入口中心點1011a更高於前述傳動箱53的底壁。(參本判決附圖三)

請求項4：如請求項2所述之跨騎型車輛，其中，該傳動箱還

設有潤滑油過濾結構531，其中，在車寬方向上，該主轉化器101是位於該潤滑油過濾結構531的相對側。(參系爭專利圖6)

請求項5：如請求項1所述之跨騎型車輛，其中，該轉化部101包括主轉化器1011，連結該主轉化器1011與該排氣埠5121的頭管段1020，和連結該主轉化器1011與該消音部201的連接段1030；該連接段1030與該消音部201是經由可拆卸的結合件301、302來連結，該消音部201具有消音部中心線201a，該主轉化器1011連接該頭管段一端的主轉化器入口中心點1011a，在車體前後方向平行於該後輪的後輪中心線RWa形成一第一縱向線Z，其中，該結合件301、302是位於該消音部中心線201a與該第一縱向線Z之間。(參本判決附圖四)

請求項6：如請求項1所述之跨騎型車輛，其中，該轉化部101包括主轉化器1011，連結該主轉化器1011與該排氣埠5121的頭管段1020，和連結該主轉化器1011與該消音部的連接段1030；該傳動部52具有傳動箱53與設於該傳動箱53一側且罩覆一皮帶無段變速系統56的箱蓋52c；其中，該箱蓋52c設有供該轉化部101定位的定位座532，而該轉化部101設有對應該定位座的吊耳1031。(參本判決附圖五)

請求項7：如請求項1所述之跨騎型車輛，其中，該轉化部101包括主轉化器1011，連結該主轉化器1011與該排氣埠5121的頭管段1020，和連結該主轉化器1011與該消音部201的連接段1030；該傳動部52具有傳動箱53與設於該傳動箱53一側且罩覆一皮帶無段變速系統56的箱蓋52c；其中，該箱蓋52c設有供該轉化部101定位的定位座532，而該轉化部101設有對應該定位座532的吊耳1031；該主轉化器1011之一端經由頭管段1020的連接埠1021組設於該

汽缸頭512的該排氣埠5121上，另一端經由該連接段1030的該吊耳組1031設於該傳動箱52c的定位座532上。(參系爭專利圖3、圖5)

請求項8：如請求項1所述之跨騎型車輛，其中，該汽缸部51與該傳動部52以不擺動的方式固定於該車架單元3上，該傳動部52具有傳動箱53與設於該傳動箱53一側且罩覆一皮帶無段變速系統的箱蓋52c；

該傳動箱內具有曲軸54；

該皮帶無段變速系統56具有一與該曲軸54同軸且可被該曲軸帶動的主動輪561、一可被該主動輪帶動的從動輪562、一連接於該主動輪與該從動輪之間的帶動皮帶563；

該從動輪中心設有一第一輸出軸564，該傳動箱內設有與該曲軸54平行且與該第一輸出軸564同軸線的第二輸出軸57；

該後搖臂6以該軸線中心Y為上下擺動中心；該轉化部101包括主轉化器1011，連結該主轉化器1011與該排氣埠5121的頭管段1020，和連結該主轉化器1011與該消音部201的連接段1030；其中，該轉化部101不隨該後搖臂6擺動的被組設於該箱蓋52c上；該消音部201不隨該後搖臂6擺動的被組設於該車架單元3上。(參本判決附圖六)

請求項9：如請求項1所述之跨騎型車輛，其中，該轉化部101包括主轉化器1011，連結該主轉化器1011與該排氣埠5121的頭管段1020，和連結該主轉化器1011與該消音部201的連接段1030；該傳動部52具有傳動箱53與設於該傳動箱53一側且罩覆一皮帶無段變速系統56的箱蓋52c；其中，該箱蓋52c設有供該轉化部101定位的定位座532，而該轉化部101設有對應該定位座532的吊耳1031；該主轉化器101之一端經由頭管段1020的連接埠1021組設於該汽

缸頭512的該排氣埠5121上，另一端經由該連接段1030的該吊耳組1031設於該傳動箱52c的定位座532上；該消音部201與該車架單元3之間設有鎖付托架356，該消音部201對應該鎖付托架356下部設有鎖付座2011，該車架單元3對應該鎖付托架356上部設有托架鎖付座3531。(參本判決附圖七)

請求項10:如請求項1、2或3所述之跨騎型車輛，該轉化部101包括主轉化器1011，連結該主轉化器1011與該排氣埠5121的頭管段1020，和連結該主轉化器1011與該消音部201的連接段1030；該車架單元3與該後搖臂6之間還設有後避震器B；其中，該主轉化器101大致位於該後避震器B的下方；該消音部201大致位於該後避震器B的後方。(參本判決附圖八)

㈢舉發證據技術分析：

1.證據2為西元2016年9月1日我國公開第TZ000000000A號「跨坐型車輛」專利，其公開日早於系爭專利申請日(110（2021)年10月11日)，可為主張系爭專利不具專利要件之證據。證據2為一種可一面長時間維持關於車輛之排氣淨化之初始性能、一面抑制車輛之上下方向之大型化、且於引擎本體之下方配置有觸媒之跨坐型車輛。觸媒部(62)之至少一部分配置於曲軸箱部(20a)之下方。於觸媒部(62)之內部流通之排氣之流通方向為沿著水平方向之方向。上游氧感測器(76)設置於連接於觸媒部(62)之上游端之上游集合排氣通路部(65)。上游氧感測器(76)位於較觸媒部(62)之最下端更靠上方。下游氧感測器(77)設置於連接於觸媒部(62)之下游端之下游集合排氣通路部(63)。下游氧感測器(77)位於較觸媒部(62)之最下端更靠上方（參證據2摘要），其主要圖式如本判決附圖九所示。

2.證據3為西元2019年2月21日日本公開第JP2019-27297A號「排氣系統和騎乘型車輛」專利公開本，其公開日早於系爭專利申請日(110（2021)年10月11日)，可為主張系爭專利不

具專利要件之證據。證據3為一種排氣系統及鞍型車輛，使設置具有共振室及觸媒的排氣消音器，也能夠有效地降低排氣噪音的音量並調整音質。排氣消音器組件22K連接到引導引擎廢氣並排出廢氣的排氣管，觸媒52設置在排氣管的下游端和消音器體22a的上游端之間，並淨化廢氣。消音器體22a從靠近觸媒52的上游側到遠離觸媒52的下游側配備有第一膨脹室26，經由第一隔板31與第一膨脹室26的下游側相鄰的第二膨脹室27，以及經由第二隔板32與第二膨脹室27的下游側相鄰的諧振室28（參證據3摘要），其主要圖式如本判決附圖十所示。

3.證據4為西元2017年2月1日我國公告第D181076號「機車」設計專利，證據4公告日早於系爭專利申請日(110（2021)年10月11日)，可為主張系爭專利不具專利要件之證據。證據4為一種諸如提供人員乘載代步用之機車之新穎設計；該設計為一種低跨式、小輪徑之速克達型機車。圖式各視圖之表面部係以濃、淡灰階來表示立體表面的特定形狀。展現在外部上，藉由流暢的線條、剛直的脊、稜角稜線分明的凹凸飾面等元素修飾，整體形成一種非常特別的視覺印象。運用不同色塊之對比關係而構成形狀、花紋與色彩之結合。（參證據4摘要)，其主要圖式如本判決附圖十一所示。

4.證據5為西元2018年12月11日我國公告第M571417號「引擎排氣裝置結構」新型專利，其公告日早於系爭專利申請日(110(2021)年10月11日)，可為主張系爭專利不具專利要件之證據。證據5為一種引擎排氣裝置結構，該排氣裝置具有排氣管及一連接於該排氣管一側端的消音器；該排氣管一端具有一引擎連接埠，該引擎連接埠設有一廢氣排入口，該排氣管係藉由該引擎連接埠來連接於引擎的汽缸部上；該消音器內設有一主要觸媒轉換器，該消音器的末端設有至少一個廢氣排放口，該排氣管上安裝有一輔助觸媒轉換器；藉此可使該輔助觸媒轉換器可立即達到工作溫度，進而可對引擎啟動初始的廢氣進行淨化動作，而可提升該引擎啟動初始階段的廢

氣淨化效果，藉此來降低該引擎排放廢氣的污染度（參證據5摘要），其主要圖式如本判決附圖十二所示。

5.證據6為西元2014年10月16日日本公告第JP2014-196719A號「鞍座型車輛排氣管」發明專利，其公開日早於系爭專利申請日(110（2021)年10月11日)，可為主張系爭專利不具專利要件之證據。證據6為一種鞍座型車輛的排氣管，其能夠透過降低脈動效應和通風阻力而容易確保良好的排氣通風。鞍型車輛用的排氣管為雙管結構，內管21以規定的間隙嵌入外管22內，內管21的下游端擴徑，外管22形成為比內管21的擴徑部27向下游側長規定長度，使排氣管內排氣流通部的直徑在中途擴大（參證據6摘要），其主要圖式如本判決附圖十三所示。

6.證據7為西元2005年6月8日中國大陸公開第CN1625647A號「發動機」發明專利，其公開日早於系爭專利申請日(110(2021)年10月11日)，可為主張系爭專利不具專利要件之證據。證據7為一種發動機，該發動機的三角帶式無段變速器配備在可旋轉地支承上述曲柄軸及變速軸的發動機箱的一側，並將發電機安裝在上述曲柄軸的另一端的發動機箱內部，該三角帶式無級變速器的構成是，該三角帶捲繞在連接到曲柄輪的一端上的驅動皮帶和連接到曲柄輪與曲柄軸平行的變速軸的一端上的從動皮帶輪上，且收容在變速箱室，該過濾器室在曲柄軸方向的位置與上述發電機至少在其一部分上重合，並且在該過濾器室內過濾器潤滑油的濾油器室內配置（參證據7摘要），其主要圖式如本判決附圖十四所示。

7.證據8為西元2008年5月7日中國大陸公開第CZ000000000A號「機動兩輪車」發明專利，其公開日早於系爭專利申請日(110（2021)年10月11日)，可為主張系爭專利不具專利要件之證據。證據8為一種在安裝了單懸掛的機動兩輪車中，在單懸掛的上端附近能配置更多配件等的結構。由圖示從後側看到的情況，表示在架設於後搖臂(15L、15R)上的橫向構件(83)的中央處設置的下部托架(86)、和架設於車座導軌(18L、

18R)上的橫向部件(85)的中央處設置的上部托架（9045)上，安裝單懸吊(9045)的。可知上部托架(90)的寬度W夠小。能在單懸掛的側面，具體說在右側配置蓄電池。能在單一懸吊的側面，具體說在左側插入收容盒的下部。即由於上部托架緊湊所以能把單懸掛的左右兩側面空間作為配件等的配置空間有效利用（參證據8摘要），其主要圖式如本判決附圖十五所示。

㈣證據2、證據3之組合足以證明系爭專利請求項1至4不具進步性：

1.系爭專利請求項1不具進步性：

⑴系爭專利請求項1與證據2比對：

①證據2說明書第51至52頁及圖式第17至20圖揭露一種跨坐型車輛，機車101具備前輪部102、後輪部103及車體框架104；一引擎單元111連結於該車體框架104。證據2說明書第52頁及圖式第18圖揭露左右一對擺臂107之前端部能夠搖動地支持於車體框架104。右側之擺臂107R與左側之擺臂107L(參照圖18)係左右不對稱。再者，一對擺臂107之前端部亦可能夠搖動地支持於引擎單元111之後部。擺臂107之後端部支持後輪部103。證據2說明書第53頁及圖式第18、20圖揭示該引擎本體120具有曲軸箱部120a及汽缸部120b；曲軸箱部120a設置於引擎本體120之後部；汽缸部120b設置於引擎本體120之前部；汽缸部120b連接於曲軸箱部120a之前端部；汽缸部120b具有汽缸體122、汽缸頭123、及頭蓋124。 證據2圖式第17至20圖揭示該引擎單元111連接一排氣裝置160，該排氣裝置包含上游排氣通路部161、觸媒部162、及下游集合排氣通路部163，下游集合排氣通路部163具有下游排氣通路部166及消音器部167之技術內容。

②證據2已揭示系爭專利請求項1「一種跨騎型車輛，該跨騎型車輛至少具有車架單元3、動力系統5；」、「該車架單元3的前下方樞設有前輪FW；該動力系統5至少具有引擎5

a，該引擎5a至少包括有汽缸部51與傳動部52，該傳動部52朝車體後方樞設有左右一對的後搖臂6，該後搖臂6朝車體後端上樞設有後輪RW；」、「該汽缸部51至少具有汽缸本體513與汽缸頭512；」之技術內容。

③證據2圖式第17至19圖揭示該觸媒部162相較消音器部167更為靠近汽缸部120b之技術特徵，其中證據2之觸媒部162即為系爭專利之轉化部，是以證據2已揭示相當系爭專利請求項1「該轉化部101較該消音部201更靠近該汽缸頭512的排氣埠5121」之技術特徵，惟證據2未揭示「該排放裝置100包括有各自獨立的但可相互組設連結的轉化部101與消音部201」之技術特徵。

⑵證據3圖式第3、4圖揭露一種應用於2輪騎乘式車輛之排氣裝置，如圖所示對應於各個汽缸的四根單管排氣管21透過第一連接管21a匯聚成一根連接第一集管21b；匯聚成一根的第一集流管21b連接到向右後上方延伸的第二集流管21d，該第二集流管21d連接到排氣消音器組件22K的前端連接管35之技術內容。證據3說明書第 [0020]段及圖式第3、4、6圖揭露該排氣系統20包括一個排氣管組件21K，該組件包括一個將廢氣從氣缸17引導至車輛後部的單排氣管21，以及一個連接到排氣管組件21K後部的排氣消音器組件22K。該排氣管組件21K包含一上游觸媒51；該排氣消音器組件22K之前端連接管35具有多個沿周向排列的狹縫，在插入第二集流管21d時，可以用連接件35a將其緊緊地綁住之技術內容。

⑶證據3揭示之觸媒51、排氣消音器組件22K即相當系爭專利請求項1之轉化部及消音部，證據3圖式第3、4、6圖已揭示該排氣管組件21K前段觸媒51與後段消音器組件具各自立可項相互組設之技術特徵，是以證據3已揭示系爭專利請求項1「該引擎設有排放裝置，該排放裝置包括有各自獨立的但可相互組設連結的轉化部與消音部，該轉化部較該消音部更靠近該汽缸頭的排氣埠」之技術特徵。

⑷承上，證據2及證據3已揭示系爭專利請求項1所有技術特徵，又證據2與證據3均為應用於跨騎型車輛之排氣裝置於技術領域上具有關聯性，證據2與證據3均屬跨騎型車輛排氣裝置於引擎端頭管段結合一觸媒單元於作用、功能上具有共通性，故所屬技術領域中具有通常知識者具有合理動機將證據3連接管35插入第二集流管21d時應用連接件35a相互組設之技術特徵應用至證據2排氣通路上，證據2、證據3之結合可達到系爭專利有效縮短該轉化部進入工作溫度的時間與縮減該轉化部的體積，以及便利該轉化部的維修與更換工程之目的及功效。因此，系爭專利請求項1為所屬技術領域中具有通常知識者依據證據2及證據3之組合所能輕易完成，證據2及證據3之組合足以證明系爭專利請求項1不具進步性。

⑸原告主張證據2、證據3之組合不足證明系爭專利請求項1不具進步性(起訴書理由二及行政訴訟陳述意見狀)，因為系爭專利請求項1「該傳動部朝車體後方樞設有一左右一對的後搖臂」之技術特徵具有拉近前後輪軸距，大幅減少迴轉半徑、提升操控靈活性、縮短排放裝置長度、短縮轉化部長度、降低轉化部重量、避免變形與廢氣洩漏、提升排放裝置壽命等功效；證據2一對右側擺臂107R設於車體框架104，動力經由傘齒輪之軸驅動式動力傳達機構，證據2未揭露或教示該左側擺臂107L樞轉中心設於何處?如何安裝於引擎單元?及未揭露該傘齒輪之軸驅動式動力傳達機構如何傳遞動力；證據3說明書記載「擺臂8的前端樞設於車架5的樞軸托架9」，證據3亦未揭露系爭專利請求項1「該引擎至少包括有汽缸部與傳動部，該傳動部朝車體後方樞設有左右一對的後搖臂」之技術特徵；證據3排氣裝置需設置多個催化器(觸媒器)，與系爭專利指使用單一觸媒器技術特徵不同，多觸媒設置造成排氣裝置變長、力臂過長剛性強度不足未有系爭專利降低成本之功效(本院卷第297至301頁)云云。然查：

①系爭專利說明書【先前技術】第【0002】段習用車輛之觸媒單元設於消音部內距離引擎較遠，冷車階段啟動初期該觸媒無法隨引擎發動達到工作溫度，無法發揮淨化廢氣之效果，主要技術手段為「排放裝置包括有各自獨立的但可相互組設連結的轉化部與消音部，該轉化部較該消音部更靠近該汽缸頭的排氣埠」，藉以縮短引擎與轉化部距離，縮短該轉化部進入工作溫度的時間，以及便利該轉化部的維修與更換工程等效果。

②證據2已揭示系爭專利請求項1「一種跨騎型車輛，該跨騎型車輛至少具有車架單元、動力系統；該車架單元的前下方樞設有前輪；該動力系統至少具有引擎，該引擎至少包括有汽缸部與傳動部，該傳動部朝車體後方樞設有左右一對的後搖臂，該後搖臂朝車體後端上樞設有後輪；該汽缸部至少具有汽缸本體與汽缸頭；該引擎設有排放裝置，該轉化部較該消音部更靠近該汽缸頭的排氣埠」之技術特徵，且證據3已揭示系爭專利請求項1「該引擎設有排放裝置，該排放裝置包括有各自獨立的但可相互組設連結的轉化部與消音部，該轉化部較該消音部更靠近該汽缸頭的排氣埠」之技術特徵。是以證據2、3之組合足以證明系爭專利請求項1不具進步性。至於證據2之左側擺臂樞轉中心設於何處、如何安裝於引擎單元，因為系爭專利請求項1所界定為「該傳動部朝車體後方樞設有左右一對的後搖臂」，證據2已揭示一對擺臂朝後樞設於引擎單元之技術特徵，該擺臂之樞設中心及如何安裝於引擎與系爭專利請求項1界定之技術特徵無涉，原告所主張顯不足採。

③另證據2說明書第54至55頁記載「動力傳達機構148係使用傘齒輪(bevel gear)之軸驅動式動力傳達機構。…。與動力傳達機構148相同，二次動力傳達機構亦為軸驅動式動力傳達機構。再者，動力傳達機構148及二次動力傳達機構亦可並非軸驅動式。…」等內容，雖原告指稱證據2以傘齒輪之軸驅動式為其動力傳達機構，然由證據2所載內

容該動力傳達機構僅為複數傳達態樣其中一種，且該驅動方式與系爭專利請求項1所界定之技術內容無涉，因此原告之主張不足採。

④承上，證據2、證據3之組合足以證明系爭專利請求項1不具進步性，自具有系爭專利縮短引擎與轉化部距離，縮短該轉化部進入工作溫度的時間，以及便利該轉化部的維修與更換工程等功效，因此原告上開主張為無理由。

2.系爭專利請求項2不具進步性：

⑴系爭專利請求項2為直接依附於系爭專利請求項1的附屬項，包含請求項1全部技術特徵，而證據2、證據3之組合足以證明系爭專利請求項1不具進步性，已如前述，系爭專利請求項2附屬技術特徵為「其中，該傳動部具有傳動箱與設於該傳動箱一側的皮帶無段變速系統，該傳動箱內具有曲軸；皮帶無段變速系統具有一與該曲軸同軸且可被該曲軸帶動的主動輪、一可被該主動輪帶動的從動輪、一連接於該主動輪與該從動輪之間的帶動皮帶；該轉化部包括主轉化器、連結該主轉化器與排氣埠的頭管段，和連結該主轉化器與該消音部的連接段，其中，由車體後方朝前觀視的剖視中，該主轉化器連接該頭管段一端的主轉化器入口中心點是位於該帶動皮帶的皮帶中心線與該後輪的後輪中心線之間」。

⑵證據2說明書第53至54頁、第58至60頁及圖式第17至20圖揭示引擎本體120具有曲軸箱部120a及汽缸部120b，曲軸箱部120a具有曲軸箱121，並配置變速機箱125及無段變速機145。無段變速機145設置於曲軸127之右端部。無段變速機145具有驅動輪145P1、從動輪145P2、及V型皮帶145B。驅動輪145P1係承受曲軸127之旋轉力而旋轉。V型皮帶145B纏繞於驅動輪145P1及從動輪145P2。V型皮帶145B係將驅動輪145P1之旋轉力傳達至從動輪145P2之技術內容。承上，證據2已揭示系爭專利請求項2「其中，該傳動部具有傳動箱與設於該傳動箱一側的皮帶無段變速系統，該傳

動箱內具有曲軸；皮帶無段變速系統具有一與該曲軸同軸且可被該曲軸帶動的主動輪、一可被該主動輪帶動的從動輪、一連接於該主動輪與該從動輪之間的帶動皮帶；」之技術特徵。

⑶又證據2說明書第58至60頁及圖式第17至20圖揭示排氣裝置160具有上游排氣通路部161、觸媒部162、及下游集合排氣通路部163；上游集合排氣通路部165之下游端連接於觸媒部162之上游端；觸媒部162之下游端連接於下游排氣通路部166之上游端；下游排氣通路部166之下游端連接於消音器部167之上游端之技術內容；其中證據2之觸媒部162、上游排氣通路部161及排氣通路部166相當系爭專利請求項2主轉化器、頭管段及連接段，因此證據2已揭示相當系爭專利請求項2「該轉化部包括主轉化器、連結該主轉化器與排氣埠的頭管段，和連結該主轉化器與該消音部的連接段」之技術特徵。再者，證據2說明書第60頁及圖式第19、23圖揭示該觸媒部162之中心軸線設有一中心軸線C4，該中心軸線C4傾斜角度大致為0度之技術內容。圖式第18、23圖揭示該觸媒部162中心軸線C4，位於機車101之左右方向中央C0右側及V型皮帶145B中心線間之技術內容，此部分可參考本判決附圖十六。證據2之中心軸線C4、V型皮帶及左右方向中央C0，相當系爭專利請求項2主轉化器入口中心點、帶動皮帶及後輪中心線，是以證據2已揭示系爭專利請求項2「由車體後方朝前觀視的剖視中，該主轉化器連接該頭管段一端的主轉化器入口中心點是位於該帶動皮帶的皮帶中心線與該後輪的後輪中心線之間」之技術特徵。

⑷綜上比對，證據2、證據3之組合足以證明系爭專利請求項1不具進步性，且證據2已揭示附屬於系爭專利請求項1之請求項2所附屬之技術特徵，因此證據2、證據3之組合足以證明系爭專利請求項2不具進步性。

3.系爭專利請求項3不具進步性：

⑴系爭專利請求項3為依附於系爭專利請求項2的附屬項，包含請求項2全部技術特徵，而證據2、證據3之組合足以證明系爭專利請求項2不具進步性，已如前所述，系爭專利請求項3附屬技術特徵為「其中，由車體後方朝前方觀視的剖視中，該主轉化器連接該頭管段一端的主轉化器入口中心點更高於前述傳動箱的底壁」。

⑵證據2圖式第23圖已揭示由車體後方觀之，該觸媒部162之中心軸線C4高於該變速機箱底壁之技術內容，可參本判決附圖十七。因此，證據2已揭示系爭專利請求項3「其中，由車體後方朝前方觀視的剖視中，該主轉化器連接該頭管段一端的主轉化器入口中心點更高於前述傳動箱的底壁」之技術特徵。

⑶綜上比對，可認定證據2已揭示系爭專利請求項3所附屬之技術特徵，是以證據2、證據3之組合足以證明系爭專利請求項3不具進步性。

4.系爭專利請求項4不具進步性：

⑴系爭專利請求項4為依附於系爭專利請求項2的附屬項，包含請求項2全部技術特徵，而證據2、證據3之組合足以證明系爭專利請求項2不具進步性，已如前所述，系爭專利請求項4附屬技術特徵為「其中，該傳動箱還設有潤滑油過濾結構，其中，在車寬方向上，該主轉化器是位於該潤滑油過濾結構的相對側」。

⑵證據2圖式第2圖揭示證據2、4圖揭示曲軸箱21具有濾油器45，由車寬方向觀之該觸媒部62與該濾油器45分別於中心線C0的相對側，因此證據2已揭示系爭專利請求項4「其中，該傳動箱還設有潤滑油過濾結構，其中，在車寬方向上，該主轉化器是位於該潤滑油過濾結構的相對側」之技術特徵。

⑶綜上比對，可認定證據2已揭示系爭專利請求項4所附屬之技術特徵，是以證據2、證據3之組合足以證明系爭專利請求項4不具進步性。

㈤證據2、證據3、證據4之組合足以證明系爭專利請求項5不具進步性:

1.系爭專利請求項5為直接依附於系爭專利請求項1的附屬項，包含請求項1全部技術特徵，而證據2、證據3之組合足以證明系爭專利請求項1不具進步性，已如前所述，系爭專利請求項5附屬技術特徵為「其中，該轉化部包括主轉化器，連結該主轉化器與該排氣埠的頭管段，和連結該主轉化器與該消音部的連接段；該連接段與該消音部是經由可拆卸的結合件來連結，該消音部具有消音部中心線，該主轉化器連接該頭管段一端的主轉化器入口中心點，在車體前後方向平行於該後輪的後輪中心線形成一第一縱向線，其中，該結合件是位於該消音部中心線與該第一縱向線之間」。

2.證據2說明書第58至60頁及圖式第17至20圖揭示排氣裝置160具有上游排氣通路部161、觸媒部162、及下游集合排氣通路部163；上游集合排氣通路部165之下游端連接於觸媒部162之上游端；觸媒部162之下游端連接於下游排氣通路部166之上游端；下游排氣通路部166之下游端連接於消音器部167之上游端之技術內容。承上，證據2已揭示系爭專利請求項5「其中，該轉化部包括主轉化器，連結該主轉化器與該排氣埠的頭管段，和連結該主轉化器與該消音部的連接段；」之技術特徵。

3.證據3說明書第[0020]段及圖式第3、4、6圖揭露該排氣消音器組件22K之前端連接管35具有多個沿周向排列的狹縫，在插入第二集流管21d時，可以用連接件35a將其緊緊地綁住之技術內容，是以，證據3已揭示系爭專利請求項5「該連接段與該消音部是經由可拆卸的結合件來連結」之技術特徵。

4.證據4圖式第6頁仰視圖揭示一種乘載代步用機車之新穎設計，證據4第6頁揭示該排氣系統包含頭管段、主轉化段、消音部及結合件等元件所組成，該頭管段連接主轉化段、主轉化段再與消音部連接，其中該主轉化段與消音部間藉由一結合件組設連接之技術內容。證據4圖式第6頁仰視圖揭示該主轉

化器入口中心點在車體前後方向平行於該後輪的後輪中心線形成一第一縱向線，該消音器與主轉化器之結合件是位於該消音部中心線與該第一縱向線間之技術內容。因此證據4已揭示系爭專利請求項5「該消音部具有消音部中心線，該主轉化器連接該頭管段一端的主轉化器入口中心點，在車體前後方向平行於該後輪的後輪中心線形成一第一縱向線，其中，該結合件是位於該消音部中心線與該第一縱向線之間」之技術特徵。

5.綜上比對，可認定證據2、證據3及證據4已揭示對應系爭專利請求項5所附屬之技術特徵；又證據2、證據3與證據4均為應用於跨騎型車輛之排氣裝置，於技術領域上具有關聯性，證據2、證據3與證據4均屬跨騎型車輛排氣裝置，於頭管段結合一觸媒單元，於作用、功能上具有共通性，所屬技術領域中具有通常知識者具有合理動機結合證據2、證據3與證據4，故系爭專利請求項5為所屬技術領域中具有通常知識者依據證據2、證據3及證據4之組合所能輕易完成，證據2、證據3及證據4之組合足以證明系爭專利請求項5不具進步性。

㈥證據2、證據3、證據5之組合足以證明系爭專利請求項6、7、9不具進步性：

1.系爭專利請求項6不具進步性：

⑴系爭專利請求項6為依附於系爭專利請求項1的附屬項，包含請求項1全部技術特徵，而證據2、證據3之組合足以證明系爭專利請求項1不具進步性，已如前所述，系爭專利請求項6附屬技術特徵為「其中，該轉化部包括主轉化器，連結該主轉化器與該排氣埠的頭管段，和連結該主轉化器與該消音部的連接段；該傳動部具有傳動箱與設於該傳動箱一側且罩覆一皮帶無段變速系統的箱蓋；其中，該箱蓋設有供該轉化部定位的定位座，而該轉化部設有對應該定位座的吊耳」。

⑵證據2說明書第58至60頁及圖式第17至20圖揭示排氣裝置160具有上游排氣通路部161、觸媒部162、及下游集合排氣

通路部163；上游集合排氣通路部165之下游端連接於觸媒部162之上游端；觸媒部162之下游端連接於下游排氣通路部166之上游端；下游排氣通路部166之下游端連接於消音器部167之上游端之技術內容。證據2已揭示系爭專利請求項6「其中，該轉化部包括主轉化器，連結該主轉化器與該排氣埠的頭管段，和連結該主轉化器與該消音部的連接段；」之技術特徵。證據2說明書第53至54頁及圖式第17至20圖揭示該引擎本體120具有曲軸箱部120a及汽缸部120b；曲軸箱部120a具有曲軸箱121，曲軸箱部120a具有無段變速機145；無段變速機145收容於變速機箱125之技術內容。證據2之曲軸箱部120a、曲軸箱121、無段變速機145、變速機箱125相當系爭專利請求項6傳動部、傳動箱、皮帶無段變速系統、箱蓋之技術特徵，是以證據2已揭示系爭專利請求項6「該傳動部具有傳動箱與設於該傳動箱一側且罩覆一皮帶無段變速系統的箱蓋；」之技術特徵。

⑶證據5說明書第【0030】段及圖式第3圖揭露排氣管3的一端設有引擎連接埠31，該引擎連接埠31具有一廢氣入口311，該排氣管3於該引擎連接埠31的下游設有一輔助觸媒轉換器5；該排氣管3於最下游(末端)連接一匯流管7，該匯流管7可將該排氣管3所排送的廢氣予以匯流後排入該消音器4內；該排氣管3進一步的可於鄰近該補強件32處設置一鎖耳33，藉此來增加排氣裝置2整體的鎖固強度。證據5說明書第【0032】段揭露該排氣裝置2進一步的藉由該排氣管3上的鎖耳33來鎖設於引擎6的其他部位(如傳動部63)或車體上，來增進該排氣裝置2的鎖固強度之技術內容。證據5揭示之鎖耳33相當系爭專利請求項6之吊耳，證據5雖未直接揭示系爭專利「該箱蓋設有供該轉化部定位的定位座」之技術特徵，惟證據5揭示該排氣管鎖耳可鎖付於機車其他部位或車體上，系爭專利前揭技術特徵能由所屬技術領域中具有通常知識者依證據5揭示輕易思及，是以證據5已揭示相應系爭專利請求項6「其中，該箱蓋設有供該

轉化部定位的定位座，而該轉化部設有對應該定位座的吊耳」之技術特徵。

⑷綜上比對，證據2、證據3及證據5已揭示對應系爭專利請求項6所附屬之技術特徵；又證據2、證據3與證據5均為引擎之排氣裝置於技術領域上具有關聯性，證據2、證據3與證據5均屬引擎之排氣裝置於靠近引擎汽缸部結合一觸媒單元，可縮短觸媒單元到達工作溫時間，於作用、功能上具有共通性，所屬技術領域中具有通常知識者具有合理動機結合證據2、證據3與證據5，因此系爭專利請求項6為所屬技術領域中具有通常知識者依據證據2、證據3及證據5之組合所能輕易完成，是以，證據2、證據3及證據5之組合足以證明系爭專利請求項6不具進步性。

2.系爭專利請求項7不具進步性：

⑴系爭專利請求項7為依附於系爭專利請求項1的附屬項，包含請求項1全部技術特徵，而證據2、證據3之組合足以證明系爭專利請求項1不具進步性，已如前所述，系爭專利請求項7附屬技術特徵為「其中，該轉化部包括主轉化器，連結該主轉化器與該排氣埠的頭管段，和連結該主轉化器與該消音部的連接段；該傳動部具有傳動箱與設於該傳動箱一側且罩覆一皮帶無段變速系統的箱蓋；其中，該箱蓋設有供該轉化部定位的定位座，而該轉化部設有對應該定位座的吊耳；該主轉化器之一端經由頭管段的連接埠組設於該汽缸頭的該排氣埠上，另一端經由該連接段的該吊耳組設於該傳動箱的定位座上」。

⑵又如前所述，證據2、證據3、證據5之組合已揭示相應系爭專利請求項7「其中，該轉化部包括主轉化器，連結該主轉化器與該排氣埠的頭管段，和連結該主轉化器與該消音部的連接段」；「該傳動部具有傳動箱與設於該傳動箱一側且罩覆一皮帶無段變速系統的箱蓋」；「其中，該箱蓋設有供該轉化部定位的定位座，而該轉化部設有對應該定位座的吊耳」之技術特徵。

⑶證據5說明書第【0032】段及圖式第2至4圖揭示該排氣裝置2的排氣管3的引擎連接埠31連接並鎖付於該引擎6汽缸部61的排氣管連接埠611上，該排氣管連接埠611具有廢氣排出口，並令該廢氣排出口與該排氣管3的廢氣排入口311連通，該排氣裝置2進一步的藉由該排氣管3上的鎖耳33來鎖設於引擎6的其他部位(如傳動部63)或車體上，來增進該排氣裝置2的鎖固強度之技術內容。證據5已揭示相應系爭專利請求項7「該主轉化器之一端經由頭管段的連接埠組設於該汽缸頭的該排氣埠上，另一端經由該連接段的該吊耳組設於該傳動箱的定位座上」之技術特徵。

⑷綜上比對，證據2、證據3、證據5之組合已揭示對應系爭專利請求項7所附屬之技術特徵，系爭專利請求項7為所屬技術領域中具有通常知識者依據證據2、證據3及證據5之組合所能輕易完成，證據2、證據3及證據5之組合足以證明系爭專利請求項7不具進步性。

3.系爭專利請求項9不具進步性：

⑴系爭專利請求項9為依附於系爭專利請求項1的附屬項，包含請求項1全部技術特徵，而證據2、證據3之組合足以證明系爭專利請求項1不具進步性，已如前所述，系爭專利請求項9附屬技術特徵為「其中，該轉化部包括主轉化器，連結該主轉化器與該排氣埠的頭管段，和連結該主轉化器與該消音部的連接段；該傳動部具有傳動箱與設於該傳動箱一側且罩覆一皮帶無段變速系統的箱蓋；其中，該箱蓋設有供該轉化部定位的定位座，而該轉化部設有對應該定位座的吊耳；該主轉化器之一端經由頭管段的連接埠組設於該汽缸頭的該排氣埠上，另一端經由該連接段的該吊耳組設於該傳動箱的定位座上；該消音部與該車架單元之間設有鎖付托架，該消音部對應該鎖付托架下部設有鎖付座，該車架單元對應該鎖付托架上部設有托架鎖付座」。

⑵又如前所述，證據2、證據3、證據5之組合已揭示相應系

爭專利請求項9「其中，該轉化部包括主轉化器，連結該主轉化器與該排氣埠的頭管段，和連結該主轉化器與該消音部的連接段」；「該傳動部具有傳動箱與設於該傳動箱一側且罩覆一皮帶無段變速系統的箱蓋」；「其中，該箱蓋設有供該轉化部定位的定位座，而該轉化部設有對應該定位座的吊耳」及「該主轉化器之一端經由頭管段的連接埠組設於該汽缸頭的該排氣埠上，另一端經由該連接段的該吊耳組設於該傳動箱的定位座上；」之技術特徵。

⑶證據5說明書第【0031】、【0032】段及圖式第2、3圖揭露該消音器4的上外側設有鎖設座42，該消音器4即可藉由該鎖設座42來鎖設於車體上定位之技術內容，因此，證據5已揭露對應系爭專利請求項9「該消音部與該車架單元之間設有鎖付托架，該消音部對應該鎖付托架下部設有鎖付座，該車架單元對應該鎖付托架上部設有托架鎖付座」之技術特徵。

⑷綜上比對，證據2、證據3、證據5之組合已揭示對應系爭專利請求項9所附屬之技術特徵，系爭專利請求項9為所屬技術領域中具有通常知識者依據證據2、證據3及證據5之組合所能輕易完成，因此證據2、證據3及證據5之組合足以證明系爭專利請求項9不具進步性。

㈦證據2、證據3、證據6之組合足以證明系爭專利請求項6、7不具進步性：

1.系爭專利請求項6不具進步性：

⑴系爭專利請求項6為依附於系爭專利請求項1的附屬項，包含請求項1全部技術特徵，而證據2、證據3之組合足以證明系爭專利請求項1不具進步性，已如前所述，系爭專利請求項6附屬技術特徵為「其中，該轉化部包括主轉化器，連結該主轉化器與該排氣埠的頭管段，和連結該主轉化器與該消音部的連接段；該傳動部具有傳動箱與設於該傳動箱一側且罩覆一皮帶無段變速系統的箱蓋；其中，該

箱蓋設有供該轉化部定位的定位座，而該轉化部設有對應該定位座的吊耳」。

⑵證據2說明書第58至60頁及圖式第17至20圖揭示排氣裝置160具有上游排氣通路部161、觸媒部162、及下游集合排氣通路部163；上游集合排氣通路部165之下游端連接於觸媒部162之上游端；觸媒部162之下游端連接於下游排氣通路部166之上游端；下游排氣通路部166之下游端連接於消音器部167之上游端之技術內容。證據2已揭示系爭專利請求項6「其中，該轉化部包括主轉化器，連結該主轉化器與該排氣埠的頭管段，和連結該主轉化器與該消音部的連接段；」之技術特徵。證據2說明書第53至54頁及圖式第17至20圖揭示該引擎本體120具有曲軸箱部120a及汽缸部120b；曲軸箱部120a具有曲軸箱121，曲軸箱部120a具有無段變速機145；無段變速機145收容於變速機箱125之技術內容。證據2之曲軸箱部120a、曲軸箱121、無段變速機145、變速機箱125相當系爭專利請求項6傳動部、傳動箱、皮帶無段變速系統、箱蓋之技術特徵，是以證據2已揭示系爭專利請求項6「該傳動部具有傳動箱與設於該傳動箱一側且罩覆一皮帶無段變速系統的箱蓋；」之技術特徵。證據6說明書第【0023】、【0025】段及圖式第1、2圖揭示一種騎乘式車輛的排氣管，該排氣管14外周焊接一個向上突出的吊耳16，該吊耳16位置對應曲軸箱5下方前後延伸部分，並將吊耳16的上部固定在曲軸箱5的後下部，從而由曲軸箱5支撐該排氣管14之技術內容。證據6已揭示對應系爭專利請求項6「其中，該箱蓋設有供該轉化部定位的定位座，而該轉化部設有對應該定位座的吊耳」之技術特徵。

⑶綜上比對，證據2、證據3及證據6已揭示對應系爭專利請求項6所附屬之技術特徵；又證據2、證據3與證據6均為跨坐型車輛之引擎排氣裝置，於技術領域上具有關聯性，證據2、證據3與證據6均屬跨坐型車輛之排氣裝置結合觸媒

及消音器單元，以降低排廢氣造成空氣污染及噪音，於作用、功能上具有共通性，所屬技術領域中具有通常知識者具有合理動機結合證據2、證據3與證據6，因此系爭專利請求項6為所屬技術領域中具有通常知識者依據證據2、證據3及證據6之組合所能輕易完成，是以，證據2、證據3及證據6之組合足以證明系爭專利請求項6不具進步性。

2.系爭專利請求項7不具進步性：

⑴系爭專利請求項7為依附於系爭專利請求項1的附屬項，包含請求項1全部技術特徵，而證據2、證據3之組合足以證明系爭專利請求項1不具進步性，已如前所述，系爭專利請求項7附屬技術特徵為「其中，該轉化部包括主轉化器，連結該主轉化器與該排氣埠的頭管段，和連結該主轉化器與該消音部的連接段；該傳動部具有傳動箱與設於該傳動箱一側且罩覆一皮帶無段變速系統的箱蓋；其中，該箱蓋設有供該轉化部定位的定位座，而該轉化部設有對應該定位座的吊耳；該主轉化器之一端經由頭管段的連接埠組設於該汽缸頭的該排氣埠上，另一端經由該連接段的該吊耳組設於該傳動箱的定位座上」。

⑵又如前所述，證據2、證據3、證據6之組合已揭示相應系爭專利請求項7「其中，該轉化部包括主轉化器，連結該主轉化器與該排氣埠的頭管段，和連結該主轉化器與該消音部的連接段」；「該傳動部具有傳動箱與設於該傳動箱一側且罩覆一皮帶無段變速系統的箱蓋」；「其中，該箱蓋設有供該轉化部定位的定位座，而該轉化部設有對應該定位座的吊耳」之技術特徵。

⑶證據6說明書第【0023】至【0025】段及圖式第2至4圖揭示該騎乘式車輛排氣管包括汽缸部6的連接部20，廢氣由汽缸部6經由連接部20和內管輸送至消音器15排出，而排氣管14之外管22的下游端插入到消音器15的前端開口，並以夾具23緊固於消音器15前端之技術內容。證據6已揭示對應系爭專利請求項7「該主轉化器之一端經由頭管段的

連接埠組設於該汽缸頭的該排氣埠上，另一端經由該連接段的該吊耳組設於該傳動箱的定位座上」之技術特徵。

⑷綜上比對，證據2、證據3、證據6之組合已揭示對應系爭專利請求項7所附屬之技術特徵，系爭專利請求項7為所屬技術領域中具有通常知識者依據證據2、證據3及證據6之組合所能輕易完成，證據2、證據3及證據6之組合足以證明系爭專利請求項7不具進步性。

⑻原告主張證據5、6所有圖示皆未揭示系爭專利請求項7「該轉化部設有對應該定位座的吊耳」特徵，吊耳設於轉化部上可達到降低應力負荷，從而避免廢氣洩漏提升排氣裝置使用壽命及更佳支撐之效果；證據3於上游催化器51設有第一支柱21b1與車架上之吊耳連結，證據3之車架無法更換與系爭專利定位座設於箱蓋上，損壞時可單獨更換箱蓋之修護便利性有別(本院卷第302至303頁)云云。但查，證據5說明書第【0032】段已揭露該排氣裝置2進一步的藉由該排氣管3上的鎖耳33來鎖設於引擎6的其他部位(如傳動部63)或車體上，來增進該排氣裝置2的鎖固強度之技術內容，已如前所述。證據5之鎖耳33雖非設於轉化器上，然該吊耳位置可由所屬技術領域中具有通常知識者所能輕易思及，未產生無法預期之功效，又證據5已揭示該鎖耳鎖設於引擎的其他部位(如傳動部63)或車體上之技術內容，已揭示相當系爭專利請求項7「該箱蓋設有供該轉化部定位的定位座」之技術特徵，承上，原告上開主張不足採。

⑼證據2、證據3、證據5、證據7之組合不足以證明系爭專利請求項8不具進步性:

1.系爭專利請求項8為依附於系爭專利請求項1的附屬項，包含請求項1全部技術特徵，而證據2、證據3之組合足以證明系爭專利請求項1不具進步性，已如前所述，系爭專利請求項8附屬技術特徵為「其中，該汽缸部與該傳動部以不擺動的方式固定於該車架單元上，該傳動部具有傳動箱與設於該傳動箱一側且罩覆一皮帶無段變速系統的箱蓋；該傳動箱內具有

曲軸；該皮帶無段變速系統具有一與該曲軸同軸且可被該曲軸帶動的主動輪、一可被該主動輪帶動的從動輪、一連接於該主動輪與該從動輪之間的帶動皮帶；該從動輪中心設有一第一輸出軸，該傳動箱內設有與該曲軸平行且與該第一輸出軸同軸線的第二輸出軸；該後搖臂以該軸線中心為上下擺動中心；該轉化部包括主轉化器，連結該主轉化器與該排氣埠的頭管段，和連結該主轉化器與該消音部的連接段；其中，該轉化部不隨該後搖臂擺動的被組設於該箱蓋上；該消音部不隨該後搖臂擺動的被組設於該車架單元上」。

2.證據2說明書第52至54及圖式第17至20圖揭示該車體框架104支持引擎單元111，引擎單元111直接連結於車體框架104；引擎單元111具有引擎本體120、水冷卻裝置140、及排氣裝置160；引擎本體120具有曲軸箱部120a及汽缸部120b，曲軸箱部120a設置於引擎本體120之後部；曲軸箱部120a具有曲軸箱121及曲軸127，該曲軸箱121配置變速機箱125，該變速機箱內設有一無段變速機145，該無段變速機145具有一受曲軸127之旋轉力而旋轉之驅動輪145P1，V型皮帶145B纏繞於驅動輪145P1及從動輪145P2，係將驅動輪145P1之旋轉力傳達至從動輪145P2，從動軸146之中心軸線Ct與曲軸127之中心軸線Cr2平行之技術內容。證據2已揭示對應系爭專利請求項8「其中，該汽缸部與該傳動部以不擺動的方式固定於該車架單元上，該傳動部具有傳動箱與設於該傳動箱一側且罩覆一皮帶無段變速系統的箱蓋；該傳動箱內具有曲軸；該皮帶無段變速系統具有一與該曲軸同軸且可被該曲軸帶動的主動輪、一可被該主動輪帶動的從動輪、一連接於該主動輪與該從動輪之間的帶動皮帶；」之技術特徵。證據2說明書第54頁及圖式第20圖揭示於從動軸146之左端部，設置離心式離合器147；離心式離合器147具有筒狀輸出構件147a；從動軸146之一部分配置於輸出構件147a之內側；離心式離合器147係根據從動軸146之旋轉速度，而將從動軸146之旋轉力於傳達至輸出構件147a之技術內容。證據2揭示之從動軸146、輸

出構件147a相當系爭專利請求項8第一輸出軸、第二輸出軸之技術特徵。是以證據2已揭示系爭專利請求項8「該從動輪中心設有一第一輸出軸，該傳動箱內設有與該曲軸平行且與該第一輸出軸同軸線的第二輸出軸」之技術特徵。證據2說明書第58至60頁及圖式第17至20圖揭示排氣裝置160具有上游排氣通路部161、觸媒部162、及下游集合排氣通路部163；上游集合排氣通路部165之下游端連接於觸媒部162之上游端；觸媒部162之下游端連接於下游排氣通路部166之上游；下游排氣通路部166之下游端連接於消音器部167之上游端之技術內容；其中證據2之觸媒部162、上游排氣通路部161及排氣通路部166相當系爭專利請求項2主轉化器、頭管段及連接段，證據2已揭示相當系爭專利請求項8「該轉化部包括主轉化器、連結該主轉化器與排氣埠的頭管段，和連結該主轉化器與該消音部的連接段」之技術特徵。

3.證據5說明書第[0030]至[0032]、[0041]至[0042]段及圖式第2、3圖揭示該排氣管3於該引擎連接埠31的下游設有一輔助觸媒轉換器5；該排氣裝置2的排氣管3的引擎連接埠31連接並鎖付於該引擎6汽缸部61的排氣管連接埠611上，該排氣管連接埠611具有廢氣排出口，並令該廢氣排出口與該排氣管3的廢氣排入口311連通，該排氣裝置2的消音器4藉由該鎖設座42來鎖設於車體上，藉此來使該排氣裝置2鎖設定位，該排氣裝置2進一步的藉由該排氣管3上的鎖耳33來鎖設於引擎6的其他部位(如傳動部63)或車體上，來增進該排氣裝置2的鎖固強度之技術內容。證據5揭示之輔助觸媒轉換器5置於引擎連接埠31與消音器4之間，是以證據5亦揭示系爭專利請求項8「該轉化部包括主轉化器，連結該主轉化器與該排氣埠的頭管段，和連結該主轉化器與該消音部的連接段」之技術特徵；又證據5之排氣管藉由鎖耳33鎖設於引擎的其他部位如傳動部或車體上，該消音器藉由鎖設座42鎖設於車體上，證據5之排氣管直接鎖附於傳動部上，自未隨後搖臂擺動，是以證據5已揭示相當系爭專利請求項8「其中，該轉化部

不隨該後搖臂擺動的被組設於該箱蓋上」；「該消音部不隨該後搖臂擺動的被組設於該車架單元上」之技術特徵。

4.惟證據7說明書第9頁及圖式第1圖揭露一種裝載引擎2的摩托車，其利用固定在中央部的後臂托架6，後輪7可上下擺動地軸支承被軸支承的後臂8。第10頁在上述後臂8和後臂托架6之間，架設有後緩衝墊12之技術內容。證據7未揭示該後臂8是否以該輸出軸48及共軸之變速軸47之軸心為上下擺動中心之內容，是以證據7未揭示系爭專利請求項8「該後搖臂以該軸線中心為上下擺動中心；」之技術特徵。

5.證據7說明書第10至11頁及圖式第2至4、6圖揭露該發動機主體15將汽缸蓋20連接到汽缸體19，在汽缸體19的下接合面連接容納曲柄軸28的曲柄箱22；曲柄軸28的後方，與該曲柄軸28平行地配置變速軸47，在該變速軸47的軸向方向的左側以成同軸的方式配置有輸出軸48；在該輸出軸48的向曲柄箱外方突出的左端部安裝有驅動鏈輪49，該驅動鏈輪49經由鏈條50連接到上述後輪7的從動鏈輪51之技術內容。證據7曲柄軸28、變速軸47、輸出軸48相當系爭專利請求項8之曲軸、第一輸出軸及第二輸出軸，故證據7亦已揭露系爭專利請求項8「該從動輪中心設有一第一輸出軸，該傳動箱內設有與該曲軸平行且與該第一輸出軸同軸線的第二輸出軸」之技術特徵。

6.原告主張證據7之後臂8與發動機2並無任何連結關係，其後臂8非以輸出軸的軸線同軸上下擺動，證據7未揭露系爭專利請求項8「該後搖臂6以該軸線中心Y為上下擺動中心」之技術特徵(起訴狀理由三，見本院卷第10頁)。被告以證據7已揭示前揭技術特徵為由，作出舉發成立之處分，就此於本件114年9月8日準備程序期日，參加人辯稱:「參加人於簡報第19頁(本院卷第267頁)已有說明，由證據2說明書第52頁裡面有提到：左右一對擺臂之前端部，能夠搖動地支持於車體框架，再者，一對擺臂之前端部，亦可能夠搖動地支持於引擎單元。加上參加人輔助說明，如簡報第20至24頁(本院卷第2

69至277頁)，在此領域具通常知識者容易思及系爭專利請求項8不具進步性」、「證據7的表達涵蓋在證據相同的範疇，也就是擺臂可以支持於車架上，同時也可以思及支持於引擎上」(本院卷第289頁)；被告則辯稱證據7圖式第2、3圖揭示從動輪中心設有一第一輸出軸564，該傳動箱內設有與該曲軸54平行且與該第一輸出軸564同軸線的第二輸出軸57；該後搖臂6以該軸線中心為上下擺動中心，可以揭示系爭專利請求項8技術特徵(本院卷第290頁)云云。經查：

⑴原處分第12頁陳稱「查證據7圖1至4、6揭示從動皮帶輪56中心設有變速軸47，該無級變速機構16設有與曲柄軸28平行且與該變速軸47同軸輸出軸48，該驅動鏈輪49安裝到該輸出軸48，該後臂8能以該變速軸47及輸出軸48之軸線上下擺動中心等內容」(本院卷第36頁)，惟證據7說明書或圖式內容並未記載後臂8與輸出軸48、變速軸47間之連接關係。

⑵訴願決定書第23頁記載「證據7說明書第5至7頁及圖1至4、6提示一具有發動機之摩托車之後輪7可上下擺動地軸支承被軸支承的後臂8，其汽缸蓋20連接汽缸體19，汽缸體19下接合曲柄軸28的曲柄箱22，而曲柄軸28後方配置有變速軸47。變速軸47左側同軸方式配置有輸出軸48，於輸出軸48的向曲柄箱22左端安裝有驅動鏈輪49，該驅動鏈輪49經由鏈條50連接到上述後輪7的從動鏈輪51，即已揭露系爭專利請求項8之『該從動輪中心設有一第一輸出軸，該傳動箱內設有與該曲軸平行且與該第一輸出軸同軸線的第二輸出軸；該後搖臂以該軸線中心為上下擺動中心』技術特徵」等語(本院卷第63頁)，惟訴願決定所引用應為證據7說明書第9頁第24至27行及第10頁第4至9行，其中該後臂8之記載為「利用固定在中央部的後臂托架6，後輪7可上下擺動地軸支承被軸支承的後臂8」(舉發卷第30頁正面)、「在上述後臂8和後臂托架6之間，架設有後緩衝墊12」(舉發卷第30頁反面)，因此可認證據7說明書內容仍未記

載該後臂8與輸出軸48、變速軸47間之連結關係。

⑶被告答辯理由書第3至4頁記載「證據7已揭示從動皮帶輪56中心設有變速軸47，該無級變速機構16設有與曲柄軸28平行且與該變速軸47同軸輸出軸48，該驅動鏈輪49安裝到該輸出軸48，該後臂8能以該變速軸47及輸出軸48之軸線上下擺動中心，證據7之後臂8與後臂托架6間架設有後緩衝墊12，發動機2具有發動主機15和三角帶式無級變速箱16，該發動主機15具有離合器機構17及減速齒輪機構18與該變速軸47及輸出軸48進行同軸傳動，後臂8與發動機2間具有實質傳動關係等技術內容」(本院卷第121頁倒數第1行至第122頁)。惟查，證據7所載為輸出軸48之驅動鏈輪49帶動鏈條50驅動從動鏈輪51及後輪7，並未揭示「該後臂8能以該變速軸47及輸出軸48之軸線上下擺動中心」之技術特徵，證據7所載內容與該後臂8是否與輸出軸48(共軸之變速軸47)之軸心上下擺動無涉。

⑷參加人於本件準備程序辯稱其所提簡報內容說明舉發證據2說明書已揭露「一對擺臂107亦可能夠搖動地支持於引擎單元111之後部」，輔以1995年6月出版「摩托車構造圖解」、我國103年6月21日公告之TWI441753B號專利，擺臂可以支持於車架上能輕易思及支持於引擎上等內容，然查證據2所載之擺臂可搖動的支持於車架框體或引擎單元，但並未揭示系爭專利「該後臂能以該(變速軸及輸出軸)共軸之軸線為上下擺動中心」之技術特徵。參加人簡報第21頁「摩托車構造圖解」記載「擺臂以驅動鏈輪附近的支點為中心上下擺動」及簡報第23至24頁所提TWI441753專利之從動輪與輸出軸並未共軸，是以證據2、7及參加人所提出之輔助說明內容皆未揭露系爭專利請求項8「該後臂能以該(變速軸及輸出軸)共軸之軸線為上下擺動中心」之技術特徵，亦非所屬技術領域中具通常知識者所能輕易思及，是以，參加人所辯不足採。

⑸被告辯稱證據7圖式第2、3圖已揭示系爭專利請求項8「該後臂能以該(變速軸及輸出軸)共軸之軸線為上下擺動中心」之技術特徵，然證據7第2、3圖並未揭示「後搖臂」之技術特徵，更未能揭示該「後搖臂」能以該變速軸及輸出軸共軸之軸線為上下擺動中心，又證據7說明書第9頁及圖式第1圖均揭示該後臂8樞接於後臂托架6，相關圖式可參考本判決附圖十八，承上，被告所辯亦不足採。

7.綜上比對，證據2、證據3、證據5、證據7未揭示系爭專利請求項8「該後搖臂以該軸線中心為上下擺動中心；」之技術特徵。系爭專利請求項8非為所屬技術領域中具有通常知識者依據證據2、證據3、證據5、證據7之組合所能輕易完成，因此證據2、證據3、證據5、證據7之組合不足以證明系爭專利請求項8不具進步性。

㈩證據2、證據3、證據8之組合足以證明系爭專利請求項10不具進步性：

1.系爭專利請求項10為依附於系爭專利請求項1、2或3的附屬項，包含請求項1、2或3全部技術特徵，而證據2、證據3之組合足以證明系爭專利請求項1、2或3不具進步性，已如前所述，系爭專利請求項10附屬技術特徵為「該轉化部包括主轉化器，連結該主轉化器與該排氣埠的頭管段，和連結該主轉化器與該消音部的連接段；該車架單元與該後搖臂之間還設有後避震器；其中，該主轉化器大致位於該後避震器的下方；該消音部大致位於該後避震器的後方」。

2.證據2說明書第58至60頁及圖式第17至20圖揭示排氣裝置160具有上游排氣通路部161、觸媒部162、及下游集合排氣通路部163；上游集合排氣通路部165之下游端連接於觸媒部162之上游端；觸媒部162之下游端連接於下游排氣通路部166之上游端；下游排氣通路部166之下游端連接於消音器部167之上游端之技術內容。證據2已揭示系爭專利請求項10「其中，該轉化部包括主轉化器，連結該主轉化器與該排氣埠的頭管段，和連結該主轉化器與該消音部的連接段；」之技術特

徵。

3.證據8說明書第5至9頁及圖式第1、2、5至8圖揭示一機動兩輪車，具有由樞軸14向後方延伸且可上下擺動的後搖臂15L、15R，及從單樑式車架12的中間向後上方延伸的左右車座導軌18L、18R；在左右後搖臂15L、15R上架設橫樑83，且在左右車座導軌18L、18R上架設橫向部件85，安裝一單懸掛45於車架橫樑83與橫向部件85之間；把排氣管的橫樑部37和催化劑76靠近後搖臂15L、15R地配置在後搖臂15L、15R下，從而能提高佈置效率，以及把消音器39設置在車體後方之技術內容。證據8已揭示相當系爭專利請求項10「該車架單元與該後搖臂之間還設有後避震器」；「其中，該主轉化器大致位於該後避震器的下方」；「該消音部大致位於該後避震器的後方」之技術特徵。

4.綜上比對，證據2、證據3、證據8已揭示對應系爭專利請求項10所附屬之技術特徵；又證據2、證據3、證據8均為引擎排氣裝置，於技術領域上具有關聯性，證據2、證據3、證據8均屬跨坐型車輛之排氣裝置結合排氣及消音器單元，以降低排廢氣造成空氣污染及噪音，於作用、功能上具有共通性，所屬技術領域中具有通常知識者具有合理動機結合證據2、證據3、證據8，因此系爭專利請求項10為所屬技術領域中具有通常知識者依據證據2、證據3、證據8之組合所能輕易完成，是以，證據2、證據3、證據8之組合足以證明系爭專利請求項10不具進步性。

七、綜上所述，系爭專利請求項8未違反核准時專利法第120條準用第22條第2項之規定，原處分所為系爭專利請求項8舉發成立，應予撤銷之處分，尚有未洽，訴願決定予以維持，亦有未合，原告就此部分訴請撤銷訴願決定及原處分，即無不合，應予准許。至於原處分及訴願決定關於系爭專利請求項1至7、9、10舉發成立，應予撤銷部分，並無違誤，原告請求撤銷，為無理由，應予駁回。

八、本件事證已臻明確，兩造及參加人其餘之主張、答辯、陳述

或援引之證據，經本院審酌後認對判決結果不生影響，爰不一一論列，併此敘明。

九、據上論結，原告之訴為一部有理由、一部無理由，爰依智慧財產案件審理法第2條，行政訴訟法第104條，民事訴訟法第79條，判決如主文。

中　華　民　國　114　年　11　月　6　日

智慧財產第一庭

審判長法　官　汪漢卿

法　官　吳俊龍

法　官　曾啓謀

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
㈠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。
㈡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㈠、㈡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㈡所示關係之釋明文書影本及委任書。	

中　華　民　國　114　年　11　月　13　日

書記官　丘若瑤