智慧財產及商業法院民事判決

114年度民專上字第2號

上　訴　人　林柏青
　　陳憶慈
上二人共同
訴訟代理人　田勝侑律師（兼送達代收人）
複 代理 人　蔡政昕律師
上二人共同
訴訟代理人　吳珮芳律師
被 上訴 人　李宗光即光倫企業社
訴訟代理人　施志遠律師
　　申惟中律師（兼送達代收人）
　　李威聰專利師
　　許智為專利師

上列當事人間排除侵害專利權等事件，上訴人對於中華民國113年10月23日本院113年度民專訴字第4號第一審判決提起上訴，本院於115年6月4日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

一、上訴駁回。

二、第二審訴訟費用由上訴人負擔。

事實及理由

壹、程序事項：

上訴人不服原審判決提起上訴，原起訴請求賠償新臺幣（下同）300萬元及法定遲延利息，現僅就2,385,000元部分提起上訴，未上訴部分，非屬第二審審理範圍。

貳、實體事項：

一、上訴人主張：

㈠上訴人為中華民國第M611958號「電動車啟用電池」新型專利（下稱系爭專利）之專利權人，專利有效期間自民國110年5月11日至120年2月22日止。詎被上訴人未經上訴人同意或授權，製造、生產、為販賣之要約、販售及使用「Gogoro

小電池」產品型號GPB-1000S(下稱系爭產品1)、產品型號GPB-1000A(下稱系爭產品2，與系爭產品1合稱系爭產品）。上訴人於112年8月3日自被上訴人經營之蝦皮賣場（下稱被上訴人賣場）購得系爭產品1後，委託機構進行比對，認系爭產品1落入系爭專利請求項第1項之文義範圍，侵害上訴人就系爭專利之專利權。又被上訴人係故意侵害系爭專利，請求酌定3倍之損害賠償，爰依專利法第120條準用第96條第1項、第2項、第3項、民法第184條第1項前段規定，請求被上訴人損害賠償並排除、防止及銷毀侵害等語。

㈡系爭產品1之部分，對應到保護單元的是MCU晶片電路+BYD電池保護晶片電路；系爭產品2如原證11所示，MCU晶片對應到系爭專利的保護電路。又系爭產品1中的MCU晶片為一種混合訊號微控制器，等同於一微型電腦，目的是用以控制電池組之電能訊號傳送於電動車之ECU，且可接收電動車ECU控制單元及電能儲存單元之訊號，進一步控制電池組充放電之動作，避免系爭產品1之充電電池組過度充放電，且經上訴人以系爭產品1實際裝設於電動車後證明，電動車ECU控制單元確實已與系爭產品1進行電性連接，並可以讀取系爭產品1之電量，反之，若未裝設系爭產品1，則電動車無法啟動，足證系爭產品1確實可傳送電能訊號給電動車ECU控制單元，已可接收電動車ECU控制單元及電能儲存單元之電能訊號。在MCU晶片電路於通常技術之實際運作上，本身就必須和ECU進行電能訊號之溝通，並依其所接收到之資訊和保護裝置(即系爭產品1之BYD晶片電路)協同運作，以達到控制充電電池組放電之啟閉。原審逕以錯誤假設推論系爭產品1之MCU晶片不必接收電動車所設ECU控制單元之訊號。而原審已認定系爭產品1之蜂鳴器輸出聲音強度與輸入電壓變化有關，該蜂鳴器具備檢知電量之功能，卻另行增設標準，認為需反映具體的電量資訊，方具備檢知電量功能，已逾越系爭專利文義範圍之解釋，另行創設增加系爭專利文義範圍內未具備之要件。

二、被上訴人抗辯則以：

系爭產品不會接收ECU或電能儲存單元之訊號，此等事實業經歷次書狀說明甚詳，並經原審判決認定在案。系爭產品1之電池模組內建BYD Micro electronics Co.,Ltd.製造之BM3451-BHDC-T16A積體電路（下稱保護I）」；其功能係針對電池執行過充保護、過放保護及過電流保護。外部電源對系爭產品1充電時，保護IC本會即時監測4顆電池中各顆電池之電壓狀態；再經比對保護IC之說明書，保護IC設定之單顆電池過充保護電壓閾值為3.65V，當任一單顆電池之電壓達到3.65V時，保護IC即會輸出控制訊號（即名稱為CO之引腳號9），並透過相應之開關元件切斷充電迴路，使外部電源無法持續對電池充電，避免發生過充情形，藉此達成保護電池之目的。系爭產品1係屬具有自主電池管理功能之電池，充電保護機制則係由電池內部之保護IC自行判斷並執行，毋須將任何控制訊號傳送至車輛端，亦毋須由車輛系統介入控制充電至明。又依據被上訴人提出之系爭產品測試影片，當4顆電池之理論總電壓達14.6V（即每顆電池3.65V）時，以15V/500mA之外部電源進行充電，當其中任一單顆電池電壓達到過充保護閾值時，保護IC即會啟動保護機制並自動切斷充電迴路；益徵系爭產品於充電時之作動方式，係由電池內部之保護IC即時監測各單顆電池電壓，並於達到預設過充保護條件時，自主切斷充電迴路，非由外部車輛系統進行控制。從而，系爭產品顯未落入系爭專利請求項1之文義範圍等語置辯。

三、原審判決上訴人之訴及其假執行之聲請均駁回。上訴人不服，提起上訴，並聲明：㈠原判決(除確定部分外)廢棄。㈡被上訴人應連帶給付上訴人2,385,000元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。㈢被上訴人不得直接或間接、自行或委請他人製造、為販賣之要約、販賣、使用或為上述目的而進口一切侵害系爭專利之物品。㈣被上訴人應將侵害系爭專利之原料、器具、半成品

及完成品全部銷毀。㈤第一項聲明上訴人願供擔保請求宣告假執行。㈥第一、二審訴訟費用由被上訴人負擔。被上訴人則答辯聲明：㈠上訴駁回。㈡第二審訴訟費用均由上訴人負擔。

四、本件法官依民事訴訟法第463條準用同法第270條之1第1項第3款、第3項規定，整理兩造不爭執事項並協議簡化爭點如下：

㈠不爭執事項：

1.上訴人為系爭專利之專利權人。

2.被上訴人為被上訴人專利(中華民國第M638005號「可保留電量之電池模組」新型專利)之專利權人。

3.被上訴人於112年6月至同年11月間製造及販售系爭產品。

㈡本件爭點:

1.侵權部分：

系爭產品有無落入系爭專利請求項1之文義範圍？

2.專利有效性部分:

⑴乙證4、5、6之組合是否足以證明系爭專利請求項1不具進步性？

⑵乙證4、5、7之組合否足以證明系爭專利請求項1不具進步性？

⑶乙證8、9、10、11之組合是否足以證明系爭專利請求項1不具進步性？

3.上訴人依專利法第120條準用第96條第2項、民法第184條第1項前段之規定，請求被上訴人負損害賠償，有無理由？若有，金額為何？

4.上訴人依專利法第120條準用第96條第1項、第3項請求如原審訴之聲明第2項(被上訴人不得直接或間接、自行或委請他人製造、為販賣之要約、販賣、使用或為上述目的而進口系爭產品)、第3項(被上訴人應將系爭產品之原料、器具、半成品及完成品全部銷毀)所示之侵害排除、防止及銷毀侵害，有無理由？

五、得心證之理由：

㈠系爭專利技術分析：

1.先前技術:

電動車除了配置有供給車輛電力之電池外，多會另外設置一啟動電池，該啟動電池主要係作為維持車輛ECU系統之電力源，當車輛經ECU認證啟動後，其所配置之主電池即開始供給電力予啟動電池，以維啟動電池之電量。由於上述之啟動電池並未設有穩壓保護元件，因此該啟動電池容易因輸出或輸入之電壓、電流量不穩定而損壞；另外，該啟動電池會在主電池未充電或電動車關機的情況下持續放電，除了使該啟動電池容易損壞外，亦很容易因過度放電使啟動電池的電量耗盡，造成電動車無法啟動開機而必須救援之缺失(摘自系爭專利說明書段落[0002]~[0003]，原審卷一第54頁)。

2.系爭專利為一種電動車用啟動電池，包含有一充電電池組、保護單元、電壓顯示單元及電量檢知單元。其中，該充電電池組藉由保護單元可提供一額定電能予電動車之ECU控制單元，令該充電電池組可穩定輸出電能；當電動車經ECU控制單元認證啟動後，該保護單元可將充電電池組之電量經由電量檢知單元傳送至ECU控制單元，當充電電池組之電量高於滿載電壓(如：12.7V)時，該ECU控制單元則控制保護單元關閉，令電能儲存單元不會對充電電池組充電；當充電電池組之電量低於滿載電壓(如：12.7V)且高於保護電壓(如：9V)時，令電能儲存單元經由保護單元可開始對充電電池組充電，同時該保護單元可控制電能儲存單元定額定壓對充電電池組進行充電，藉以保護充電電池組之使用安全性及延長使用壽命；當充電電池組之電量低於保護電壓時(如：9V)，該保護單元即關閉電動車用啟動電池，令充電電池組不再提供電能予保護單元、電壓顯示單元、電量檢知單元以及電動車之ECU控制單元(摘自系爭專利說明書段落[0005]、[0018]，原審卷一第54、56至57頁)。

3.圖式(原審卷一第60頁)：

圖1係系爭專利之電動車用啟動電池方塊示意圖

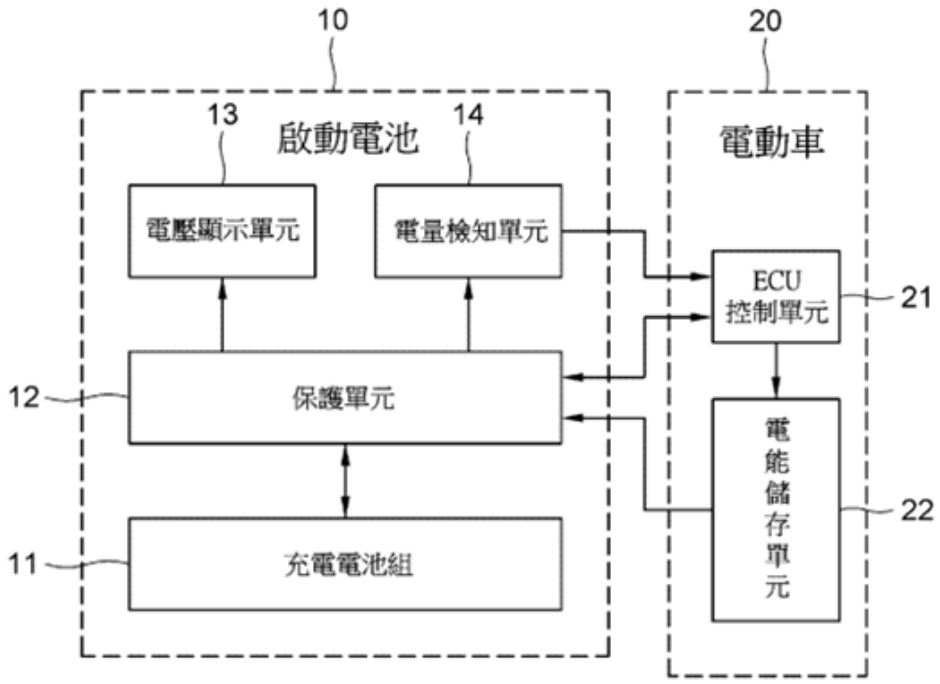


圖1

4.系爭專利申請專利範圍:

第1項：一種電動車用啟動電池，包含有一充電電池組、保護單元、電壓顯示單元及電量檢知單元；其中：充電電池組，具有若干的可重複充放電使用之充電電池，充電電池組並可提供電能予保護單元、電壓顯示單元及電量檢知單元，且該充電電池係可拆卸更換；保護單元，其係與充電電池組電性連接，該保護單元並與電動車之ECU控制單元及電能儲存單元電性連接，該保護單元可將充電電池組之電能訊號傳送予ECU控制單元，以及可接收電動車所設ECU控制單元之訊號及電能儲存單元之電能訊號，該保護單元並可控制充電電池組充、放電之啟閉及以額定電壓進行充、放電；電壓顯示單元，其係與保護單元電性連接，用以顯示通過保護單元之電壓訊號；電量檢知單元，其係與保護單元電性連接，該電量檢知單元並與電動車之ECU控制單元電性連接，用以將充電電池組之電量資訊傳送至ECU控制單元。

㈡系爭產品技術內容：

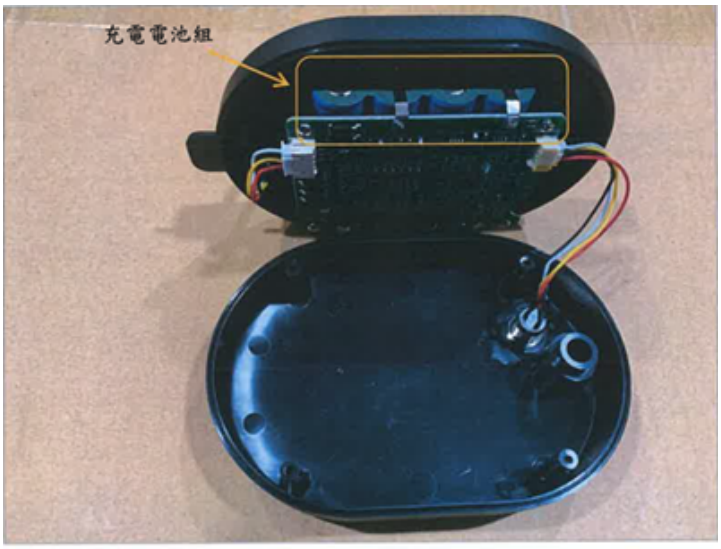
1.系爭產品包括產品型號GPB-1000S(即系爭產品1)、產品型號GPB-1000A(即系爭產品2)。

2.系爭產品1為「Gogoro小電池」型號GPB-1000S，其包含有4顆充電電池組成的充電電池組、BYD電池保護晶片電路(充電電源保護晶片電路BM3451)、MCU晶片電路(型號MSP430G2232晶片)、電量顯示單元、蜂鳴器等構件。依上訴人所提中國機械工程學會之專利侵害鑑定報告(原證7，原審卷一第481至495頁)、被上訴人系爭產品比對文件(原證11，原審卷二第233至237頁)。

3.系爭產品2為「Gogoro小電池」型號GPB-1000A，其包含有4顆充電電池組成的充電電池組、MCU晶片電路(型號MSP430G2232晶片)、電量顯示單元、蜂鳴器等構件。前述系爭產品比對文件(原證11，原審卷二第239至243頁)及一審民事言詞辯論意旨狀(原審卷二第91頁)。

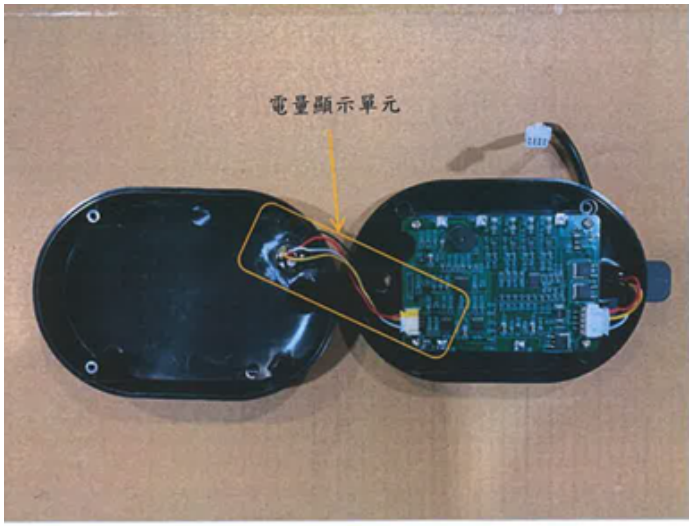
4.系爭產品相關圖式如下所示：

⑴系爭產品1



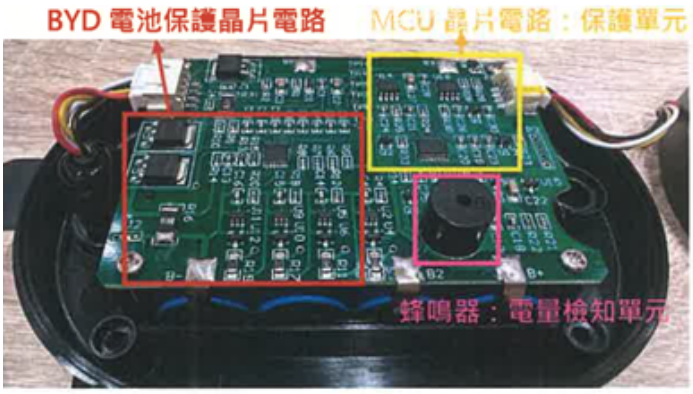
照片二

取自原證7之照片二(原審卷一第499頁)



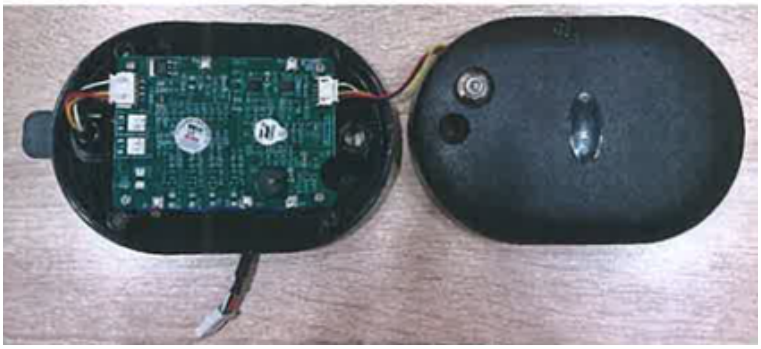
照片四

取自原證7之照片四(原審卷一第501頁)

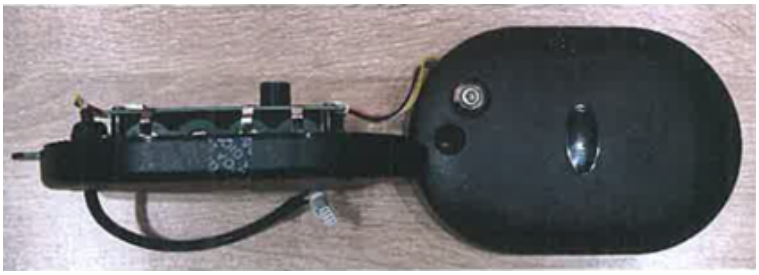


取自原證11上訴人所拍之照片(原審卷二第237頁)

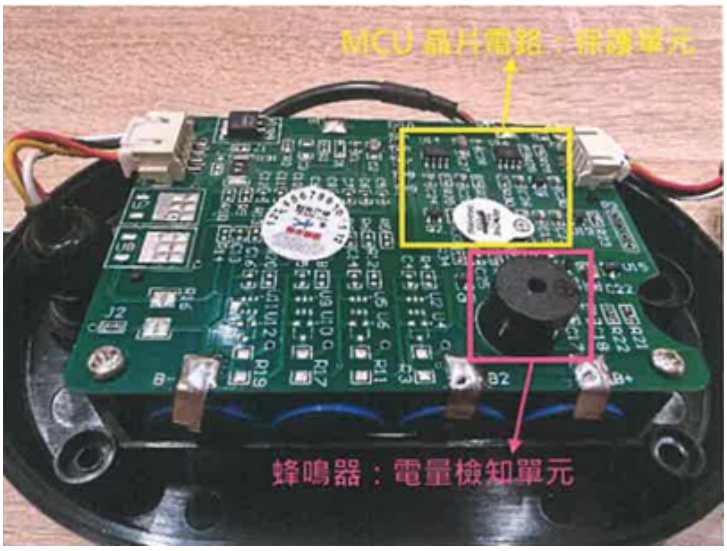
⑵系爭產品2



取自原證11上訴人所拍之照片(原審卷二第241頁)



取自原證11上訴人所拍之照片(原審卷二第241頁)



取自原證11上訴人所拍之照片(原審卷二第243頁)

㈢系爭產品1、2未落入系爭專利請求項1之文義範圍：

1.系爭產品1未落入系爭專利請求項1之文義範圍：

⑴經解析系爭專利1請求項1技術特徵為:

要件編號1A「一種電動車用啟動電池，包含有一充電電池組、保護單元、電壓顯示單元及電量檢知單元；其中：」

要件編號1B「充電電池組，具有若干的可重複充放電使用之充電電池，充電電池組並可提供電能予保護單元、電壓顯示單元及電量檢知單元，且該充電電池係可拆卸更換；」

要件編號1C「保護單元，其係與充電電池組電性連接，該保護單元並與電動車之ECU控制單元及電能儲存單元電性連接，該保護單元可將充電電池組之電能訊號傳送予ECU控制單元，以及可接收電動車所設ECU控制單元之訊號及電能儲存單元之電能訊號，該保護單元並可控制充電電池組充、放電之啟閉及以額定電壓進行充、放電；」

要件編號1D「電壓顯示單元，其係與保護單元電性連接，用以顯示通過保護單元之電壓訊號；」

要件編號1E「電量檢知單元，其係與保護單元電性連接，該電量檢知單元並與電動車之ECU控制單元電性連接，用以將充電電池組之電量資訊傳送至ECU控制單元。」

⑵系爭產品1(產品型號GPB-1000S)與系爭專利請求項1之各

要件編號比對說明：

①要件編號1A、1D：

依據原證7系爭產品1之照片二、四（原審卷一第499、501頁）、原證11上訴人所拍系爭產品1照片（原審卷二第237頁）及民事言詞辯論意旨狀(原審卷二第89頁)可知，系爭產品1具有相互電性連接之充電電池組(由4顆充電電池組成)、BYD電池保護晶片電路(充電電源保護晶片電路BM3451)、MCU晶片電路(型號MSP430G2232晶片)、電量顯示單元，又依乙證13揭示，系爭產品1之MCU晶片具備類比數位轉換器(A/D converter)，可用以檢測充電電池組的電量資訊(原審卷二第58頁)，另依系爭專利說明書段落[0016]記載「電壓顯示單元13可為顯示電壓數值或顯示燈號(如：紅、綠燈號)」，即系爭專利請求項1所界定之電壓顯示單元顯示的電壓訊號，可為顯示電壓數值或顯示燈號，其中顯示燈號(如：紅、綠燈號)可對應系爭產品1電量顯示單元之電量顯示，是系爭產品1之「充電電池組」、「BYD電池保護晶片電路」、「電量顯示單元」、「MCU晶片電路」可對應系爭專利請求項1之「充電電池組」、「保護單元」、「電壓顯示單元」、「電量檢知單元」，故系爭產品1包含系爭專利請求項1要件編號1A、1D之技術特徵。

②要件編號1B：

系爭產品1具有4顆充電電池組成的充電電池組，已如前述，而系爭產品1之BYD電池保護晶片電路、電量顯示單元及MCU晶片電路所需電能當可由該充電電池組提供，又該充電電池組因由4顆充電電池所組成，是該充電電池亦可拆卸更換，故系爭產品1包含系爭專利請求項1要件編號1B之技術特徵。

③要件編號1C：

原判決認為系爭產品1之BYD電池保護晶片電路與充電電池組電性連接，已如前述，另依原證7系爭產品1之照片

四，系爭產品1具有電動車ECU控制單元接頭，而原證4亦已記載「…車輛發動，大電池即可再對小電池充電」（原審卷一第64頁），依此可知系爭產品1之BYD電池保護晶片電路，其與電動車之ECU控制單元及電能儲存單元經由前述電動車ECU控制單元接頭電性連接，該BYD電池保護晶片電路可接收電動車所設電能儲存單元之電能訊號並可控制充電電池組充電之啟閉及以額定電壓進行充電。另依被上訴人所稱系爭產品1係透過其內部設置之MCU控制器(即MCU晶片電路)檢測充電電池組的電量並控制保護單元(即BYD電池保護晶片電路)，以決定是否將該充電電池組之電能訊號提供予電動車之ECU控制單元(原審卷一第325頁理由2.），亦可對應原證4所記載當系爭產品1之內部電路感知到低電量後，即會啟動保護休眠機制（原審卷一第64頁），而上訴人亦稱MCU晶片電路之功能即是監控系爭產品1電流並控制停止充電電池組繼續供電給電動車ECU電子系統（原審卷二第83頁），是以系爭產品1之BYD電池保護晶片電路雖亦可經由前述電動車ECU控制單元接頭將充電電池組之電能訊號傳送予ECU控制單元，惟其不同系爭專利請求項1所述「保護單元可將充電電池組之電能訊號傳送予ECU控制單元，以及可接收電動車所設ECU控制單元之訊號並可控制充電電池組放電之啟閉及以額定電壓放電」係由電動車的ECU控制單元控制保護單元以決定充電電池組之放電啟閉而將電能訊號傳送予ECU控制單元，亦即系爭產品1係經由其MCU晶片電路而非電動車的ECU控制單元控制BYD電池保護晶片電路進而對充電電池組放電之啟閉及以額定電壓進行放電之控制，又系爭產品1之BYD電池保護晶片電路雖可接收電動車所設電能儲存單元之電能訊號並可控制充電電池組充電之啟閉及以額定電壓進行充電，惟其充電之控制是否必須經由系爭專利請求項1之電動車所設ECU控制單元並非絕對，上訴人未能證明

系爭產品1之充電控制必須經由系爭專利請求項1之電動車所設ECU控制單元，又依被上訴人所提系爭產品1之系統圖，其保護單元(即BYD電池保護晶片電路)可接收電能儲存單元之電能訊號而無需經由電動車所設ECU控制單元控制（原審卷一第327頁），亦非有不合理之處，故系爭產品1並未具有要件編號1C所記載「保護單元可接收電動車所設ECU控制單元之訊號，並可控制充電電池組充、放電之啟閉及以額定電壓進行充、放電」之技術特徵，未包含系爭專利請求項1要件編號1C之技術特徵。

④上訴人於上訴理由狀第4頁(本院卷第43頁)主張由系爭專利請求項1要件編號1C記載之內容「其係與充電電池組電性連接……該保護單元並可控制充電電池組充、放電之啟閉以及額定電壓進行充、放電」並未有任何文字記載以上之功能係由電動車的ECU控制單元控制保護單元，原審卻於判決中不備理由而遽認「惟其不同系爭專利請求項所述『保護單元可將充電電池組之電能訊號傳送予ECU控制單元，以及可接收電動車所設ECU控制單元之訊號並可控制充電電池組放電之啟閉及額定電壓放電』，係由電動車的ECU控制單元控制保護單元以決定充電電池組之放電啟閉而將電能訊號傳送與ECU控制單元，亦即系爭產品1係經由其MCU晶片電路而非電動車的ECU控制單元控制BYD電池保護晶片電路進而對充電電池組放電之啟閉及額定電壓進行放電之控制(參原審判決第9頁第23至第30行）」，故上訴人針對系爭專利之保護單元是否須經由電動車ECU控制單元所控制有爭執。而被上訴人於民事答辯狀第2頁則主張系爭專利請求項1要件編號1C已記載：「保護單元，其係與充電電池組電性連接，該保護單元並與電動車之ECU控制單元及電能儲存單元電性連接，該保護單元可將充電電池組之電能訊號傳送予ECU控制單元，以及可接收電動車所設ECU控制單

元之訊號及電能儲存單元之電能訊號，該保護單元並可控制充電電池組充、放電之啟閉及以額定電壓進行充、放電」；其中「可接收電動車所設ECU控制單元之訊號」中之「訊號」乙詞，綜觀申請專利範圍之內容，實無法特定、確認該訊號如何產生、以及對保護單元之作用為何，自無法單以此記載界定其請求項之範圍，依據上開說明，自須審酌說明書、圖式進行解釋。依據系爭專利說明書第[0018]段記載可見，系爭專利以電量檢知單元將充電電池組之電量資訊傳送至ECU控制單元，接著ECU控制單元根據電量資訊來決定如何控制保護單元，從而對充電電池組充電或不充電，或使充電電池組不供電；則就「可接收電動車所設ECU控制單元之訊號中的「訊號」乙詞，自應解釋為「依電量資訊形成以控制保護單元使對充電電池組充電或不充電，或使充電電池組不供電的訊號」等語(本院卷第66至67頁)。然查：

①現行專利法第58條第4項(專利法第120條新型準用)規定發明專利權範圍，以說明書所載之申請專利範圍為準，於解釋申請專利範圍時，並得審酌發明（或新型型）說明及圖式。

②上開條文立法意旨為：按發明（或新型）專利權範圍以說明書所載之申請專利範圍為準，申請專利範圍必須記載構成發明（或新型）之技術，以界定專利權之重要事項。在解釋申請專利範圍時，創作說明及圖式係屬於從屬地位，未曾記載於申請專利範圍之事項，固不在保護範圍之內；惟說明書所載之申請專利範圍僅就請求保護範圍之必要敘述，既不應侷限於申請專利範圍之字面意義，也不應僅作為指南參考而已，實應參考其創作說明及圖式，以瞭解其目的、作用及效果(參專利法逐條釋義110年6月版第197頁)。

③由請求項1要件編號1C記載「保護單元與電動車之ECU控制單元及電能儲存單元電性連接可將充電電池組之

電能訊號傳送予ECU控制單元以及可接收電動車所設ECU控制單元之訊號及電能儲存單元之電能訊號，該保護單元並可控制充電電池組充、放電之啟閉及以額定電壓進行充、放電」，及要件編號1E記載「電量檢知單元，其係與保護單元電性連接，該電量檢知單元並與電動車之ECU控制單元電性連接，用以將充電電池組之電量資訊傳送至ECU控制單元。」可知，保護單元與ECU控制單元、電能儲存單元及電量檢知單元間有電性連接及「訊號」之傳送，至於「訊號」傳送及作用為何?於系爭專利請求項1中並未明確記載。參酌系爭專利說明書第[0018]段記載「藉由上述構造，該充電電池組11藉由保護單元12可提供一額定電能予電動車20之ECU控制單元21，令該充電電池組11可穩定輸出電能；當電動車20經ECU控制單元21認證啟動後，該保護單元12可將充電電池組11之電量經由電量檢知單元14傳送至ECU控制單元21，當充電電池組11之電量高於滿載電壓(如：12.7V)時，該ECU控制單元21則控制保護單元12關閉，令電能儲存單元22不會對充電電池組11充電；當充電電池組11之電量低於滿載電壓(如：12.7V)且高於保護電壓(如：9V)時，令電能儲存單元22經由保護單元12可開始對充電電池組11充電，同時該保護單元12可控制電能儲存單元22定額定壓對充電電池組11進行充電，藉以保護充電電池組11之使用安全性及延長使用壽命；當充電電池組11之電量低於保護電壓時(如：9V)，該保護單元12即關閉電動車用啟動電池10，令充電電池組11不再提供電能予保護單元12、電壓顯示單元13、電量檢知單元14以及電動車20之ECU控制單元21。」可知，系爭專利之保護電路之啟閉係由ECU控制單元21依據電量檢知單元所檢測之充電電池組11之電量大小來控制，且細究系爭專利說明書之內容並未揭露其他實施態樣之控制方

式(亦即非透過車輛ECU控制單元進行保護電路之啟閉之實施態樣)，故由系爭專利請求項1之文字記載，並參酌系爭專利說明書內容可知，系爭專利之保護單元之作動係由保護單元12將充電電池組11之電量經由電量檢知單元14傳送至ECU控制單元21，ECU依據該充電電池電量來控制保護電路之啟閉進而控制充電電池組之充放電。

④本院曾於114年9月1日準備程序當庭請上訴人說明系爭專利請求項1之要件編號1C中保護單元可將充電電池組之電能訊號傳送予ECU控制單元，以及可接收電動車所述ECU控制單元之訊號及電能儲存單元之電訊號，要件編號1E電量檢知單元，其係與保護單元電性連接，該電量檢知單元並將與電動車之ECU控制單元電性連接，用以將充電電池組之電量資訊傳送至ECU控制單元，上述各單元之訊號傳送及/或接收訊號之目的作用為何?系爭專利如何控制保護單元以控制充電電池組充、放電之啟閉?並經上訴人當庭回答「上述各單元的訊號傳送模式與接收訊號之目的，主要是在於使系爭專利中的保護單元，能夠和ECU進行電訊溝通後進而控制啟動電池充、放電之啟閉」等語(114年9月1日準備程序筆錄第7頁，本院卷第157頁)，又上訴人於民事準備(二)狀理由一(本院卷第179頁)主張系爭專利請求項1之要件編號1C中，保護單元和充電電池組、電動車ECU控制單元及電能儲存單元電性連接，透過該連接，保護單元會傳送充電電池組之電能訊號與ECU控制單元，使ECU控制單元能接收到電能訊號，而保護單元亦會接收到ECU控制單元及電能儲存單元之訊號，藉以判讀啟動電池有無充電、過放電、過電流等異常情形，並控制充電電池組充、放電之啟閉，來達到增加安全性及延長啟動電池使用壽命之目的，其理由略以「保護單元傳送充電電池組電能訊

號，而保護單元亦會接收啟動電池內部及電動車外部之訊號，並對訊號進行判讀…系爭專利僅單純透過啟動電池內部之保護單元自控，來達成避免啟動電池損害之效果，並不需要電動車ECU控制單元進行控制，且系爭專利之目的亦僅為一單獨啟動電池之專利，並非電動車之專利，不應將屬電動車一部之ECU控制單元納入系爭專利之範圍中」等語(參本院卷第181頁)，上訴人另於民事準備狀第3頁主張依據系爭專利請求項1A記載，系爭專利之元件並未包含電動車之ECU控制單元，其文義解釋顯見系爭專利之保護單元與電動車之ECU控制單元間，僅有電性連接之技術特徵，並未有電動車之ECU控制單元控制保護單元之技術特徵(參本院卷第135頁)等語。但查：

❶由系爭專利請求項1文字記載及上訴人之主張可知，上訴人亦自認保護單元會接收電動車外部訊號(參酌系爭專利說明書及上訴人前述主張實指ECU控制單元及電能儲存單元之訊號)，此亦經上訴人確認(參115年4月13日準備程序筆錄，本院卷第241頁)，且由上訴人所陳「上述各單元的訊號傳送模式與接收訊號之目的，主要是在於使系爭專利中的保護單元，能夠和ECU進行電訊溝通後進而控制啟動電池充、放電之啟閉」等語(114年9月1日準備程序筆錄第7頁，本院卷第157頁)」，亦說明系爭專利請求項1之保護單元啟閉受控於ECU。是以系爭專利之保護單元乃由ECU控制單元之訊號控制其啟閉，以對充電電池組執行充、放電等功能。

❷至於上訴人主張「保護單元不需要電動車ECU控制單元進行控制」，然此與說明書記載內容及其於上開書狀及準備程序之主張前後反覆矛盾，實不足採。

❸另上訴人主張系爭專利之目的僅為一單獨啟動電池

之專利，並非電動車之專利，不應將屬電動車一部之ECU控制單元納入系爭專利之範圍中云云。惟查，系爭專利請求項1雖為一種電動車用啟動電池，其主體除記載該電池之構成單元外，更記載了該電池中之各構件單元與使用該電池之電動車的ECU控制單元及電能儲存單元間具有信號之傳送及作動關係，由請求項內容，可知保護單元至少包含□將充電電池組之電能訊號傳送予ECU控制單元的元件、□接收電動車所設ECU控制單元之訊號的元件、以及□接收電動車所設電能儲存單元之電能訊號的元件，且各元件彼此間經由控制訊號之傳送，協同控制始能達成該電池之充放電，以提供一種提高使用安全性、使用壽命及充電救援方便性之電動車用啟動電池之創作目的，故雖系爭專利請求項1標的記載為一電動車啟用電池，惟因請求項1之主體(body)中亦記載了電池中之各組成構件與電動車之ECU及電能儲存單元間具有訊號之傳遞，以達成電池之充放電控制，故系爭專利請求項1之電池組成構件及其構件與電動車之ECU及電能儲存單元之控制作動關係，均屬系爭專利請求項中之權利界定之範圍，且於侵權比對時亦當作為與系爭產品比對認定是否侵權之技術特徵，故上訴人主張並無理由。

⑤上訴人於民事準備(三)狀理由一主張被上訴人將系爭專利說明書之內容引入系爭專利請求項1認定系爭專利係由ECU控制保護單元，並認定要件1C部分內容為功能性子句而應讀入請求項，其已違反禁止讀入原則云云。然查：

①功能性子句通常附加於請求項末段,以描述條件、功能或結果，例如請求項中記載：「一種……轉向裝置，包括：……，藉此(Whereby)，……，達成快速轉向目的」，其中「藉此，達成快速轉向目的」即所謂

功能性子句：而於解釋包含功能性子句之請求項時，該功能性子句對於請求項界定之範圍是否具有限定作用，須視個案之特定事實予以決定，若功能性子句僅是表示所欲達到之功能或結果時，則其對於請求項界定之範圍不具限定作用(專利侵害要點105年版第一篇第二章2.7.5.1、2.7.5.2節意旨參照)。因為系爭專利請求項1並未以該記載格式為之，故要件1C並非為一功能性子句。

②原則上於解釋請求項時，對於其中之用語及技術特徵，給予最合理的解釋(參2016年版專利侵權判斷要點第5頁2.請求項之解釋)。於專利權訴訟中，當請求項有若干不同的解釋時，並非以最寬廣合理的範圍予以解釋，而應依據完整的申請歷史檔案，朝專利權有效的方向予以解釋，亦即儘可能選擇不會使該專利權無效的解釋。惟若請求項之內容已為明確而使解釋後之請求項成為無效時，則不得朝專利權有效的方向予以解釋(參2016年版專利侵權判斷要點第6頁2.4.2專利權有效推定)。

③於專利審查基準定有請求項之解釋應以請求項中所載之文字為基礎，並得審酌說明書、圖式及申請時之通常知識。解釋請求項時，原則上應給予在請求項中之用語最廣泛、合理且與說明書一致之解釋。對於請求項中之用語，若說明書中另有明確揭露之定義或說明時，應考量該定義或說明；對於請求項中之記載有疑義而需要解釋時，則應一併考量說明書、圖式及申請時之通常知識(參2024年版專利審查基準第2-2-34頁2.5請求項之解釋)，故於侵權時與審查階段時，對於請求項及用語之解釋之原則，於侵權判斷要點與專利審查基準之規定兩者有別。

④由前述理由可知，系爭專利請求項1之技術特徵1C及1E之有關於電池中之保護單元之作動受控方式並未明

確記載於請求項中，再參酌系爭專利說明書後，始可理解系爭專利中之整體之電路作動，由於說明書第[0018]段僅記載單一實施態樣，並無揭示其他實施態樣，且上訴人於歷次書狀及準備程序筆錄亦曾表示「保護單元會接收電動車外部之訊號，且ECU進行電訊溝通後進而控制啟動電池充、放電之啟閉」。故由系爭專利請求項之記載並參酌系爭專利之說明書及上訴人於歷次書狀及準備程序筆錄之陳述，合理得知並界定系爭專利請求項中保護單元之啟閉係受控於ECU，故上訴人主張「保護單元會接收電動車外部之訊號，然其僅代表該訊號於物理上會被保護單元所接收，並不代表保護單元無自控能力」(民事準備(三)狀第4頁理由(四)，本院卷第287頁)，與上訴人之歷次書狀、說明書內容及準備程序筆錄之主張相違。

⑤又上訴人主張「若如被上訴人（即被告）所述，系爭專利係以ECU進行控制，並透過ECU傳遞訊號以控制保護單元(假設語氣，上訴人否認之)，則於此情形下，自可反面推知當ECU不傳遞任何訊號與保護單元時，保護單元即不令對充電電池組進行任何調控；惟比種情形顯與本專利欲解決之先前技術問題相互矛盾，因本專利欲解決問題為啟動電池在電動車關機之情形下持續放電之問題，而電動機車之ECU於機車開機時亦令處於休眠狀態，根本無法傳遞任何訊號予啟動電池之保護單元進行調控，故若透過ECU傳訊控制保護單元之方式，則完全無法解決系爭專利欲解決之先前技術問題，是以，被上訴人所述保護單元係受ECU控制單元傳訊控制之主張，於邏輯上即有問題，且悖於系爭專利之目的」(參民事準備(三)狀第4頁理由(四)，本院卷第287頁)云云。但查，系爭專利說明書第[0002]段記載「目前之電動車除了配置有供給車輛電力之電池外，多會另外設置一啟動電池，該啟動電池主要

係作為維持車輛ECU系統之電力源，當車輛經ECU認證啟動後，其所配置之主電池即開始供給電力予啟動電池，以維啟動電池之電量」，系爭專利說明書第【0003】段記載「由於上述之啟動電池並未設有穩壓保護元件，因此該啟動電池容易因輸出或輸入之電壓、電流量不穩定而損壞；另外，該啟動電池會在主電池未充電或電動車關機的情況下持續放電，除了使該啟動電池容易損壞外，亦很容易因過度放電使啟動電池的電量耗盡，造成電動車無法啟動開機而必須救援之缺失。」，由上開說明書記載可知系爭專利所欲解決問題並非僅限於啟動電池在電動車關機之情形下持續放電之問題，故上訴人主張並非足採。

⑥上訴人於民事準備(二)狀理由二(參本院卷第81頁)主張：①系爭產品之保護單元和電動車之ECU控制單元間確係具備電性連接，且該電性連接為雙向，於保護單元可將電能信號傳遞至ECU控制單元之情形下，依系爭產品之運作原理，即透過保護單元和電動車ECU之電性連接，由保護單元判讀產品內部充電電池組及電動車訊後，決定是否控制充電電池組充放電之啟閉，可推知該保護單元亦可接收電動車所設ECU之訊號；②系爭產品之保護單元包含MCU控制器及BYD電池保護晶片，而依上證2問題回覆結論之內容「若將MCU晶片移除，過充、過放及過流保護依然存在，但規格有所不同。在無MCU的情況下，放電電流須達到10A才會觸發過流保護；電池組電壓須降至9.4V以下，才會啟動過動保護，此時僅能充電，待電壓回升後才會解除保護。而在有MCU的情況下，放電電流達到5A後即觸發過流保護；電池組電壓降至12.8V即觸發過放保護」（上證2第13頁，本院卷第208頁），可知MCU控制器及BYD電池保護晶片係協同作用，使系爭產品可在較高之電流及電壓閥值下，對充電電池組進行保護，避免其過度充放電並保留一定電量以供啟動電動車使用；③依上證2

之電路說明中電性連結之定義（上證2第1頁），即電性連接是兩個或多個導體、元件、電路之間，透過可導電的方式，使電流或電壓得以傳遞的連接方式，故不同元件間若具備電性連接，即代表連結的元件可於彼此之間雙向傳遞電流或電壓資訊，又從上證2對照表之內容「電池保護晶片的電路經由插槽J4連結到外部的車本體，具有電性連接…可將充電電池組的電氣信號傳遞至ECU控制單元，因電池電壓狀態可透過插槽J4至車體。車體回充電時，保護單元之電路設計，會依據充電電池電壓狀態及車體電流為保護」（上證2第13頁），可知保護單元之電路和外部之車體間確實具備電性連接，並可將充電電池組的訊號傳遞至ECU控制單元，而保護單元會依充電電池組及車體傳來之訊號決定是否為充放電保護云云。但查：

①上訴人前述理由1之主張係上訴人單方臆測及推論，並未提出具體之證明以佐證其說。另本院於115年4月13日準備程序請上訴人說明民事準備（二）狀第2頁理由二第1行起主張系爭產品之保護單元和電動車之ECU控制單元間確係具備電性連接，且該電性連接為雙向…依系爭產品1之運作原理，及透過保護單元和電動車ECU之電性連接，由保護單元判讀產品內部充電電池組及電動車傳遞之資訊後，決定是否控制充電電池組充放電之啟閉，可推知該保護單元亦可接收電動車所設ECU之訊號（本院卷第182頁倒數第1行至第183頁第6行），第4頁主張依據上證2第13頁可知保護單元之電路和外部之車體間確實具備電性連接，並可將充電電池組的訊號傳遞至ECU控制單元，而保護單元會依充電電池組及車體傳來之訊號決定是否為充放電保護（本院卷第185頁第4至7行），其中車體傳來之訊號所指為何？並經上訴人共同複代理人蔡政昕律師回答「指的是ECU控制單元之訊號及電能儲存單元之訊號。」（本院卷第2

42頁）由上述上訴人陳述可知，其欲主張系爭產品1之保護單元之啟閉亦受控於ECU控制單元之訊號及電能儲存單元之訊號，然上訴人於原審並未提出相關之證據證明系爭產品具有該技術特徵，上證2雖認為保護單元之電路和外部之車體間確實具備電性連接，並可將充電電池組的訊號傳遞至ECU控制單元，而保護單元會依充電電池組及車體傳來之訊號決定是否為充放電保護亦以推論保護單元亦可接收電動車所設ECU之訊號，惟此均為上訴人自行推論結果，並未提出相關之測試結果以佐證其說。

②由上證2問題回覆結論可知MCU控制器及BYD電池保護晶片係協同作用，使系爭產品可在較高之電流及電壓閥值下，對充電電池組進行保護，避免其過度充放電並保留一定電量以供啟動電動車使用，惟上訴人並未提出實測足以驗證系爭產品之充放電係受控於ECU之訊號。

③上證2第2頁對電性連接定義為「兩個或多個導體、元件、電路之間，透過可導電的方式，使電流或電壓得以傳遞的連接方式」。惟依據電路學原理電流或電壓本具有方向性，並非兩個元件為電性連接的條件下，即表示兩個元件必然可雙向地傳遞電流或電壓；且系爭產品會傳送電能予ECU來啟動電動車，為系爭專利申請前已存在之先前技術，自不能基於系爭產品之保護單元和電動車之ECU控制單元間有電能傳送之情形，即認系爭產品之保護單元亦可接收電動車所設之ECU訊號，惟上訴人(即原告)亦僅以推論並未舉證證明，亦即系爭產品之電池充放電亦有可能透過其他控制方式而非受控於ECU。

④至於被上訴人主張系爭產品1係由MCU晶片電路而非電動車ECU控制單元控制BYD電池保護晶片電路進而對充電電池組放電之啟閉及額定電壓進行放電並提出乙證

14以支持其說，惟查被上訴人之證據僅說明系爭產品於放電過程之情形，並未說明充電過程之運作機制。就此，本院於115年4月13日準備程序請被上訴人針對系爭產品關於充電時之作動為何?提出說明，並經被上訴人於115年5月5日民事答辯(二)狀提出說明，主張系爭產品之電池模組內建BYD Microelectronics Co., Ltd.製造之BM3451-BHDC-T16A積體電路（下稱「保護IC）」；其功能係針對電池執行過充保護、過放保護及過電流保護。是外部電源對系爭產品充電時，保護IC本會即時監測4顆電池中各顆電池之電壓狀態；再經比對保護IC之說明書(乙證15），可見保護IC設定之單顆電池過充保護電壓閥值為3.65V，當任一單顆電池之電壓達到3.65V時，保護IC即會輸出控制訊號（即名稱為CO之引腳號9），並透過相應之開關元件切斷充電迴路，使外部電源無法持續對電池充電，避免發生過充情形，藉此達成保護電池之目的。是以，系爭產品GPB-1000S係屬具有自主電池管理功能之電池，充電保護機制則係由電池內部之保護IC自行判斷並執行，毋須將任何控制訊號傳送至車輛端：亦毋須由車輛系統介入控制充電(參民事答辯(二)狀第1至2頁理由一)，被上訴人並提出系爭產品測試影片(乙證16），當4顆電池之理論總電壓達14.6V（即每顆電池3.65V）時，以15V/500mA之外部電源進行充電，當其中任一單顆電池電壓達到過充保護閥值時，保護IC即會啟動保護機制並自動切斷充電迴路；以資證明系爭產品1於充電時之作動方式，係由電池內部之保護IC即時監測各單顆電池電壓，並於達到預設過充保護條件時，自主切斷充電迴路，非由外部車輛系統進行控制(參民事答辯(二)狀第2頁理由二)，上訴人並未對此有爭執。

⑤綜上，由於上訴人並未提出系爭產品1使用系爭專利藉由ECU系統控制BYD電池保護晶片電路起閉進而對充電

電池組充、放電之具體證據。民事準備(二)狀及上證2亦未針對此部分提出具體明確之佐證，皆以系爭產品之保護電路與車體間具有電性連接，逕以推論系爭產品之保護電路會接收來自ECU之控制訊號以控制電池之充放電，其主張並無依據。

⑦要件編號1E：

①系爭產品1之MCU晶片電路可對應系爭專利請求項1之電量檢知單元，系爭產品1之BYD電池保護晶片電路與MCU晶片電路及電動車之ECU控制單元電性連接，均已如前述，依此可知，系爭產品1之MCU晶片電路可與電動車之ECU控制單元電性連接。又系爭產品1之MCU晶片電路與電動車之ECU控制單元雖具有電性連接關係，然MCU晶片電路是否因此會將檢測充電電池組的電量資訊傳送至電動車之ECU控制單元並非必然，依實際應用需求會有所不同，上訴人未能舉證證明系爭產品1之MCU晶片電路會將檢測充電電池組的電量資訊傳送至電動車之ECU控制單元，理由同前，而依被上訴人所提系爭產品1之系統圖及稱系爭產品1之MCU控制器(即MCU晶片電路)將充電電池組之電量資訊傳送至保護單元(即BYD電池保護晶片電路)而不須傳送至電動車之ECU（本院卷一第325、327頁），並提出乙證14及16之測試影片以資證明，故系爭產品1並未具有要件編號1E所記載「電量檢知單元將充電電池組之電量資訊傳送至ECU控制單元」之技術特徵，不為系爭專利請求項1要件編號1E所文義讀取。

②上訴人於民事準備二狀理由三主張依實驗及測試結果顯示，系爭產品之蜂鳴器及其相連之電壓取樣電路及電流取樣電路，具備檢知電量及用以傳送充電電池組電量資料之功能，符合系爭專利1E之電量檢知單元之文義讀取範圍，其理由略以：

❶上證2中繪製之電路圖、電量檢測電路及蜂鳴器、問題回覆要點3之內容…「請特別確認蜂鳴器是否有連

結檢測電量的電路？是，…」等語（見上證2第6至9、11頁），從原證7及原證8之資料中已知系爭產品使用之MCU控制器僅為一種混合訊號微控制器，相當於一小型微電腦，本身僅就接收之資訊進行處理判斷，並無主動檢知電量之功能，可知實際上系爭產品應係透過電壓取樣電路及電流取樣電路，分別取得充電電池組之電壓及電流數據？並藉此檢知其電量，而蜂鳴器則和前述檢測電量之電路相連結，並於充電電池組電量產生瞬間變化時，因此觸發而發聲。系爭產品係透過該檢測電量電路檢知電量，並於電池電量瞬間產生變化時，以蜂鳴器進行發聲警告，以此方式顯示充電電池組之電量，故系爭產品之電量檢知單元，確實具備檢知電量之功能；

❷原證3新型說明書【0018】之內容「當電動車經ECU控制單元認證啟動後，該保護單元可將充電電池組之電量經由電量檢知單元傳送至ECU控制單元」，於和系爭專利1E之電量檢知單元之文義互相對照後，可知所謂電量檢知單元中「用以將充電電池組之電量資訊傳送至ECU控制單元」之真意，並非指電量檢知單元具備獨立傳送電量資訊之功能，而係指電量檢知單元會同時連通保護單元及ECU控制單元，協助雙方進行電性連接，其角色僅扮演傳遞電量資訊之通道而已」；

❸依問題回覆要點1-4之內容（見上證2第10至11頁），清楚表明檢測電量之電路會經由電路板上插槽J4連結到外部的車本體，可證系爭產品之電量檢知單元和電動車之ECU具備電性連接；

❹若系爭產品不會將充電電池組之電量資訊傳至外部電動車ECU則不論系爭產品有無損壞，智慧診斷系統自電動車ECU讀取資訊後之結果應會呈現一致之狀況，而今卻因連結系爭產品而顯現出故障碼，顯見系爭產品確實會將電量資訊傳輸至外部電動車之ECU中云云

。然查：

□上訴人於原審主張蜂鳴器對應「電量檢知單元」，但依據熟悉一般電子領域技術者而言，蜂鳴器（buzzer）本身並不是電量檢知裝置。它的作用只是發聲提醒，並不具備量測電壓或電量的能力，故其不具有可用以將充電電池組之電量資訊傳送至ECU控制單元。由上證2第11頁要點4回覆(2)記載「檢測單元主要由電壓取樣與電流取樣和MCU共同完成，電壓取樣將會對電池組電壓進行取樣，透過取樣到的電壓，進到MCU與內部參考值進行比較，並在依參考值區分為正常模式或是休眠模式並顯示燈號。」可證，上訴人主張系爭產品之「蜂鳴器」對應「電量檢知單元」並不正確。

□所謂「電量檢知單元」（電池檢測器）是用以測量(偵測)電池剩餘電量（State of Charge, SOC）、電壓與性能的工具用來讓系統或使用者知道「還剩多少電」。由系爭專利請求項1E記載「電量檢知單元並與電動車之ECU控制單元電性連接，用以將充電電池組之電量資訊傳送至ECU控制單元。」該電量檢知單元其具有檢測電池電量資料並將該資訊傳送至ECU控制單元，以作為控制保護單元之啟閉，並非僅為一協助保護單元及ECU雙方進行電性連接，僅扮演傳遞電量資訊之通道，上訴人主張有違所屬技術領域具通常知識者對此名詞之認知。

□經查上證2第10至11頁係記載「檢測電量之電路會經由電路板上插槽J4連結到外部的車本體(並非記載ECU)」，上訴人並據以推論系爭產品之電量檢知單元和電動車之ECU具備電性連接，並未提出具體量測以資佐證。退而言之，即便兩者具有電性連接，惟上訴人未能證明系爭產品1之MCU晶片電路會將檢測充電電池組的電量資訊傳送至電動車之ECU控制單元，ECU控制

單元依據該電量資訊作為保護電路之啟閉。

□再者，GOGORO車輛智慧診斷系統可檢測充電電池組是否平衡，並依據平衡結果來給出充電電池組是否故障的提示；其係透過比較電池組中所有電池間的電壓差，來確認所有電池之電壓是否符合一致性。而電壓與電量為兩個不同的電學物理量，電壓係兩點之間的電位差，單位為伏特；電量係物體所帶電荷量，單位為庫倫，且診斷系統所「檢測充電電池是否平衡」與系爭產品與是否傳輸充電電池組之電量資訊予ECU控制單元作為保護單元起閉控制，實屬二事，並非有絕對之因果關係，故上訴人主張實不足採。

⑧承上，系爭產品1未包含要件編號1C、1E之技術特徵，故系爭產品1並未包含系爭專利請求項1之全部技術特徵，未落入系爭專利請求項1之文義範圍。

2.系爭產品2未落入系爭專利請求項1之文義範圍：

⑴系爭產品2(產品型號GPB-1000A)與系爭專利請求項1之各技術特徵比對說明：

由原證11原告(本件上訴人)所拍系爭產品2照片（原審卷(二)第243頁）可知，系爭產品2與系爭產品1之差異為其並未具有系爭產品1之BYD電池保護晶片電路(充電電源保護晶片電路BM3451)，又系爭產品1之MCU晶片電路無法對應系爭專利請求項1之保護單元，已如前述，故系爭產品2設置之MCU晶片電路亦無法對應系爭專利請求項1之保護單元，再者，系爭產品1未包含系爭專利請求項1要件編號1C、1E之技術特徵，已如前述，故系爭產品2未具有系爭專利請求項1要件編號1A「保護單元」、要件編號1B「充電電池組並可提供電能予保護單元」、要件編號1C「保護單元，其係與充電電池組電性連接，該保護單元並與電動車之ECU控制單元及電能儲存單元電性連接，該保護單元可將充電電池組之電能訊號傳送予ECU控制單元，以及可接收電動車所設ECU控制單元之訊號及電能儲存單元之電能

訊號，該保護單元並可控制充電電池組充、放電之啟閉及以額定電壓進行充、放電」、要件編號1D「電壓顯示單元，其係與保護單元電性連接，用以顯示通過保護單元之電壓訊號」、要件編號1E「電量檢知單元，其係與保護單元電性連接，用以將充電電池組之電量資訊傳送至ECU控制單元」之技術特徵，不為系爭專利請求項1要件編號1A、1B、1C、1D、1E所文義讀取，據此，系爭產品2因未包含系爭專利請求項1之全部技術特徵，故未落入系爭專利請求項1之文義範圍。

㈡綜上，系爭產品無論其產品型號GPB-1000S(系爭產品1)抑或GPB-1000A(系爭產品2)，皆未落入系爭專利請求項1之文義範圍。

㈣承上，系爭產品均未落入系爭專利請求項1之文義範圍，是本件其餘爭點即無逐一論駁之必要，亦無作成中間判決之必要，爰逕為終局判決，附此敘明。　　。

六、綜上所述，系爭產品並未落入系爭專利請求項1之文義範圍，則被上訴人製造、販賣系爭產品，無侵害上訴人系爭專利之專利權之情事。從而，上訴人依專利法第120條準用第96條、民法第184條第1項前段規定，請求被上訴人防止、排除侵害、銷毀產品、賠償系爭專利所受損害及法定遲延利息，均為無理由，應予駁回。又上訴人之訴既經駁回，其假執行之聲請即失其依據，應併予駁回。原審為上訴人敗訴之判決，及駁回其假執行之聲請，並無不合。上訴意旨指摘原判決不當，求予廢棄改判，為無理由，應予駁回。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所提證據，經本院審酌後，核與判決結果不生影響，爰不另逐一論述，附此敘明。

八、據上論結，本件上訴為無理由，依智慧財產案件審理法第2條，民事訴訟法第449條第1項、第78條，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　6　　月　　25　　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。

如不服本判決，應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書狀（均須按他造當事人之人數附繕本），上訴時應提出委任律師或具有律師資格之人之委任狀；委任有律師資格者，應另附具律師資格證書及釋明委任人與受任人有民事訴訟法第466條之1第1項但書或第2項(詳附註)所定關係之釋明文書影本。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　7　　月　　3　　日

書記官　丘若瑤

附註：

民事訴訟法第466條之1(第1項、第2項)

對於第二審判決上訴，上訴人應委任律師為訴訟代理人。但上訴人或其法定代理人具有律師資格者，不在此限。

上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親，或上訴人為法人、中央或地方機關時，其所屬專任人員具有律師資格並經法院認為適當者，亦得為第三審訴訟代理人。