

智慧財產及商業法院民事判決

114年度民專訴字第13號

01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31

原 告 游禮嘉
訴訟代理人 田勝侑律師
吳珮芳律師
蔡政昕律師
被 告 冠鈞機車材料有限公司
兼法定代理人 謝育哲
共 同
訴訟代理人 李淑娟律師
朱世仁專利師
參 加 人 楊逸帆即波希企業社
訴訟代理人 林佐偉律師
受 告 知 人 金格金屬有限公司
法定代理人 張格榮

上列當事人間請求排除侵害專利權等事件，本院於民國114年12月16日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原告之訴及假執行之聲請均駁回。
訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

壹、程序方面

一、按不變更訴訟標的，而補充或更正事實上或法律上之陳述者，非為訴之變更或追加，民事訴訟法第256條定有明文。查原告提起本件訴訟時，其當事人欄記載被告為冠鈞機車材料有限公司（下稱冠鈞公司）、謝育哲二人，且訴之聲明第二項、第三項原為「被告不得直接或間接、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中華民國新型專利第M647163號『機車中柱結構改良』專利之物品。」、「被告應將侵害系爭專利之原料、器具、半成品及完成品全部銷毀。」（本院卷(一)第14頁），嗣於民

01 國114年10月21日準備程序期日當庭將上開被告特定為被告
02 冠鈞公司（本院卷(一)第93至94頁），核其所為，係屬補充、
03 更正事實及法律上之陳述，非屬訴之變更或追加，合先敘
04 明。

05 二、次按就兩造之訴訟有法律上利害關係之第三人，為輔助一造
06 起見，於該訴訟繫屬中，得為參加，民事訴訟法第58條第1
07 項定有明文。又所謂「法律上利害關係」，係指兩造裁判之
08 效力依法及於該第三人或兩造裁判效力雖不及之，但參加人
09 之法律上地位，將因當事人一造之敗訴，依該判決之內容
10 （包括法院就訴訟標的之判斷，及判決理由中對某事實或法
11 律關係存否之判斷）直接或間接受有不利益，反之，若該當
12 事人勝訴，即可免受此不利益者而言。查原告主張其為中華
13 民國新型專利第M647163號「機車中柱結構改良」專利（下
14 稱系爭專利）之專利權人，詎被告冠鈞公司販賣侵害原告專
15 利權之「NHS 河豚國際 JETSL 中柱裝大胎必用」機車中柱
16 產品（下稱系爭產品），而被告冠鈞公司販賣之系爭產品係
17 向參加人楊逸帆即波希企業社購買，並由受告知人金格金屬
18 有限公司（下稱金格公司）製造，則系爭產品是否有侵害原
19 告專利權之情事，自與楊逸帆即波希企業社及金格公司具有
20 法律上利害關係，是參加人楊逸帆即波希企業社於114年10
21 月3日具狀聲明為輔助被告等而聲請參加本件訴訟（本院卷
22 (二)第21至22頁），核無不合，應予准許。

23 貳、實體方面

24 一、原告主張：原告為系爭專利之專利權人，專利權期間自112
25 年10月11日起至122年5月25日止，且系爭專利已於113年1月
26 3日取得新型專利技術報告，技術報告之比對結果為6而具有
27 進步性及新穎性。詎被告未經原告同意或授權，即對外販賣
28 系爭產品，經原告送請專利侵權鑑定後，確認系爭產品落入
29 系爭專利請求項1至7之文義範圍，已有侵害原告專利權之情
30 事。又被告冠鈞公司係販售機車零件配備之廠商，對於市場
31 上專為機車投入研發而發明之專利技術、市面上其他業者銷

01 售同類型產品之性能及價格等相關資訊應知之甚詳，於販售
02 產品之際，亦不難自經濟部智慧財產局查得相關專利資料，
03 卻未為適當注意或查證即加以販售，顯見被告冠鈞公司有侵
04 害系爭專利之故意或過失，自應與其負責人連帶負損害賠償
05 責任，原告並得請求排除、防止侵害及銷毀系爭產品之原
06 料、器具、半成品及完成品等語。為此，爰依專利法第120
07 條準用同法第96條第1項至第3項、公司法第23條第2項規
08 定，提起本件訴訟。並聲明：(一)被告等應連帶給付原告新臺
09 幣（下同）100萬元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日
10 止，按週年利率百分之5計算之利息。(二)被告冠鈞公司不得
11 直接或間接、自行或委請他人製造、為販賣之要約、販賣、
12 使用或為上述目的而進口一切侵害系爭專利之物品。(三)被告
13 冠鈞公司應將侵害系爭專利之原料、器具、半成品及完成品
14 全部銷毀。(四)第一項聲明原告願供擔保請求宣告假執行。

15 二、被告等則以：被告冠鈞公司販賣之系爭產品係向參加人購
16 買，且據參加人表示該產品係由金格公司所製造，而金格公
17 司曾委託專利法律事務所就系爭產品與系爭專利是否構成侵
18 權進行分析比對，經鑑定比對結果，系爭產品欠缺系爭專利
19 中「向上傾斜平面」之技術特徵，自未落入系爭專利請求項
20 1至7之文義範圍。又系爭專利請求項1至7之結構特徵，為所
21 屬技術領域具有通常知識者，依乙證4至乙證7所揭示之技術
22 內容可簡單組合且無歧異完成之創作，無功效之增進，自不
23 具進步性，原告自不得對被告等主張權利。再被告冠鈞公司
24 係因參加人提供上開專利事務所之鑑定報告，主觀上信任系
25 爭產品並無侵害系爭專利之情事，自無侵害原告專利權之故
26 意或過失，是原告請求損害賠償，自無理由等語資為抗辯。
27 並聲明：(一)原告之訴及其假執行之聲請駁回；(二)如受不利判
28 決，請准擔保，宣告免為假執行。

29 三、參加人陳述：參加人於112年1月間，有感機車中柱如騎乘者
30 加大輪胎以換取抓地力及騎乘舒適感，常有輪胎變形磨到頂
31 柱造成爆胎之危險，故將市面上販賣之機車中柱攜至金格公

01 司，要求該公司打樣將現行之機車中柱整體加高以避免輪胎
02 磨到頂柱、連接片部分，重新設計不同樣式，嗣金格公司於
03 112年4月6日將樣品交付予參加人，參加人即於翌日委託訴
04 外人洪維駿所經營碩電動能南屯精誠門市之機車行將該樣品
05 安裝至機車上，並展示予消費者，同時告知金格公司。而系
06 爭專利之申請日為112年5月26日，系爭產品則在該申請日
07 前，即已試裝並供顧客觀覽，應認已公開實施，故系爭專利
08 欠缺新穎性，縱認未達公開實施之情事，依專利法第59條第
09 1項第3款規定，參加人之系爭產品亦不為系爭專利效力所及
10 等語。並聲明：(一)原告之訴及其假執行之聲請駁回；(三)如受
11 不利判決，請准擔保，宣告免為假執行。

12 四、兩造不爭執事項：(本院卷(二)第97頁)

13 (一)原告為系爭專利之專利權人，專利權期間自112年10月11日
14 起至122年5月25日。

15 (二)系爭產品為被告冠鈞公司對外販售之商品，售價為1,350
16 元。

17 五、系爭專利及系爭產品技術內容、被告等及參加人所提專利有 18 效性之證據技術內容：

19 (一)系爭專利技術分析

20 1.系爭專利技術內容

21 (1)系爭專利所欲解決問題

22 現有機車中柱結構存在多項缺陷，其冂型管體與側邊踏板補
23 強多採U型包材包覆，不僅體積笨重，且因包覆式結構藏污
24 納垢、通風不良而潮濕，導致生鏽、腐蝕甚至斷裂；上方與
25 轉軸管連結的包覆座亦同樣因結構笨重且包覆式而易藏污、
26 易腐蝕脫落，存在使用上的安全風險；此外，冂型管體上方
27 頂柱高度過低，使騎乘者更換較大胎徑或抓地力較佳之輪胎
28 時，在高速行駛時，外胎因離心力變形使胎徑加大，可能磨
29 擦頂柱外胎，會有磨到冂型管體上方之頂柱而爆胎之危險；
30 再者，兩側腳座設計不良，使騎士在立、放中柱時需施力過
31 大、不便操作。系爭專利即旨在解決上述結構笨重易腐蝕、

01 胎輪磨擦安全風險與腳座操作不便等問題（參系爭專利說明
02 書第【0002】、【0003】段，本院卷(一)第179至180頁）。

03 (2)系爭專利之技術手段

04 本創作一種機車中柱結構改良，係由一冂型管體其兩側腳柱
05 皆設有一腳座，於一側腳柱設有一側邊踏桿，側邊踏桿尾端
06 設置一踏板；該冂型管體頂柱高度拉高，上方利用簡易之連
07 結片一、連結片二與轉軸管緊密透氣輕量化結合，當騎乘者
08 換上加高加大抓地力更好之輪胎增加騎乘舒適感與安全性
09 時，在高速行駛外胎因離心力變形使胎徑加大，外胎不會有
10 磨到冂管體上方之頂柱而爆胎摔車之危險，增加騎乘安全性
11 之目的。其側邊踏桿上方利用板片狀較少材積之一連結肋片
12 將冂型管體與側邊踏桿緊密透氣輕量化結合，於騎乘過彎壓
13 車時，其側邊踏桿上方之連結肋片不會磨擦到地面造成損傷
14 及摔車之危險，達到具安全性之目的。該兩側之腳座前端設
15 一圓弧面，中間一延伸面，尾端則有一向上傾斜平面，因重
16 力加速度可更輕鬆立、放機車中柱不費力。在冂型管體上方
17 利用簡易之連結片一、連結片二與轉軸管緊密，結合成開放
18 空間無包覆，更具透無性。該連結片一，連結片二，其輕量
19 化省料孔及省料缺口可依需求做不同之幾何形狀與數量，以
20 達到整體輕量化而不失其強度之目的（參系爭專利說明書第
21 【0011】至【0016】段，本院卷(一)第182至184頁）。

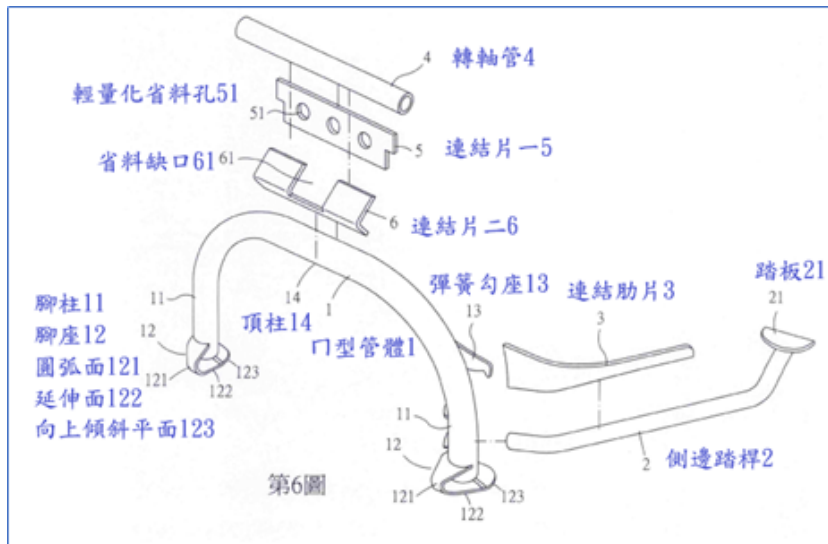
22 (3)系爭專利之功效

23 一種機車中柱結構改良，係由一冂型管體其兩側腳柱皆設有一
24 腳座，於一側腳柱設有一側邊踏桿，側邊踏桿尾端設置一
25 踏板；該冂型管體頂柱高度拉高，上方利用簡易之連結片
26 一、連結片二與轉軸管緊密透氣輕量化結合，當騎乘者換上
27 加高加大抓地力更好之輪胎增加騎乘舒適感與安全性時，避
28 免加高加大之輪胎在高速行駛時，外胎因離心力變形而磨到
29 頂柱爆胎所帶來之危險；其側邊踏桿上方設有一連結肋片，
30 利用一連結肋片將冂型管體與側邊踏桿緊密透氣輕量化結
31 合，於騎乘過彎壓車時，其側邊踏桿上方之連結肋片不會磨

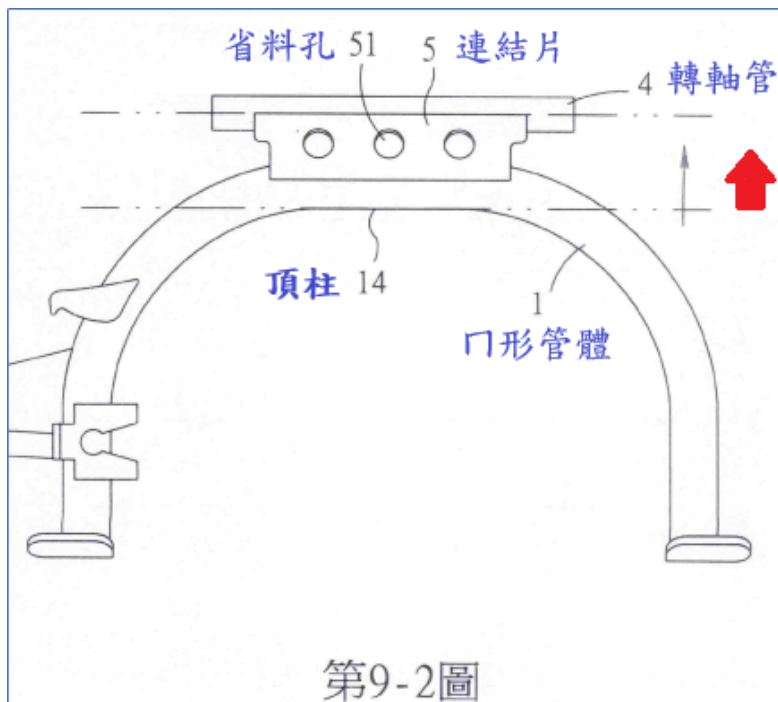
01 擦到地面造成損傷及摔車之危險；另，該兩側之腳座前端設
02 一圓弧面，中間一延伸面，尾端則有一向上傾斜平面，可更
03 輕鬆立、放機車中柱不費力，以達到機車中柱操作輕鬆不費
04 力、整體輕量化及騎乘安全性之目的（參系爭專利摘要，本
05 院卷(-)第175頁）。

06 2.系爭專利主要圖式

07 (1)第6圖為機車中柱結構改良之分解圖式（本院卷(-)第193頁）
08



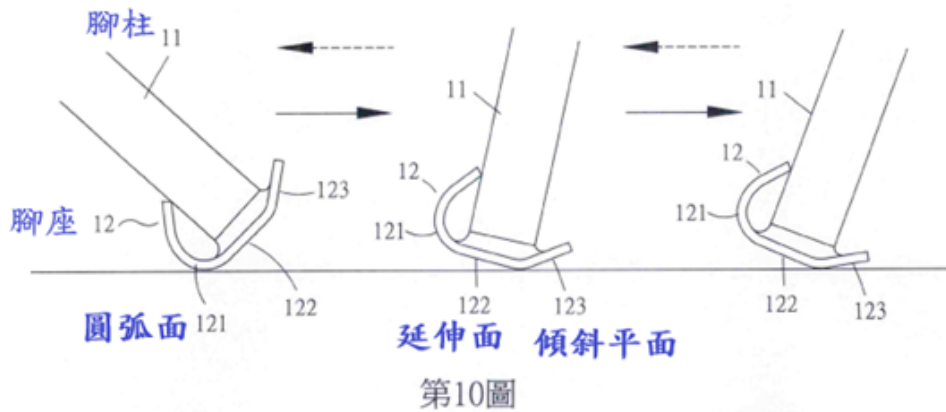
09 (2)第9-2圖為結合後之圖式(5)(該口型管體1頂柱14高度拉高，
10 參系爭專利說明書第【0011】段，本院卷(-)第197頁)
11



12 (3)第10圖系爭專利結合後之圖式(6)（該兩側之腳座12前端設
13 一圓弧面121，中間一延伸面122，尾端則有一向上傾斜平面

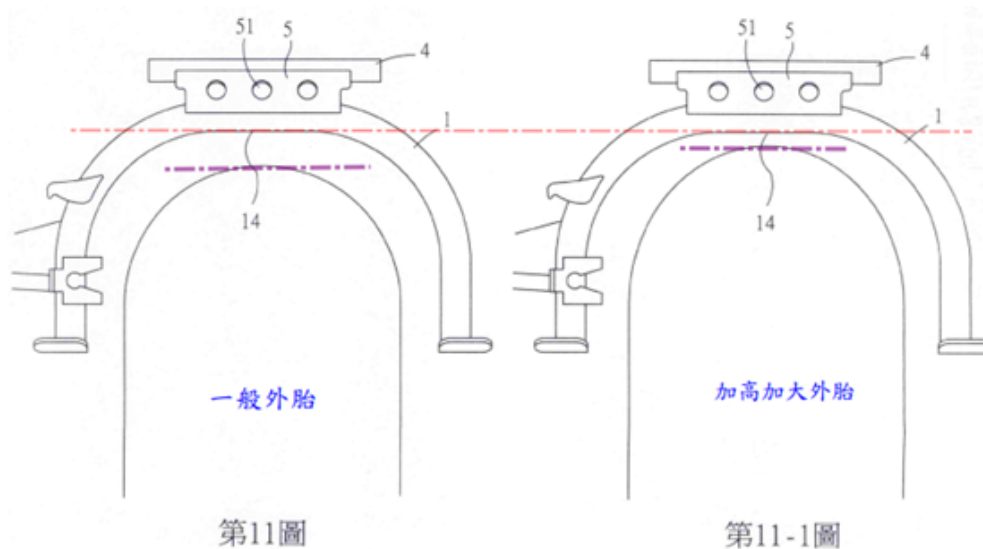
01
02

123，參系爭專利說明書第【0013】段，本院卷(-)第198頁)



03
04
05
06

(4)第11、11-1圖結合後之圖式(7)(8) (外胎因離心力變形使胎徑加大，外胎下會有磨到U型管體1上方之頂柱14風險，參系爭專利說明書第【0011】段，本院卷(-)第199頁)



07
08
09
10
11
12
13
14
15
16

3.系爭專利申請專利範圍分析

系爭專利請求項共計7項，請求項1為獨立項，其餘為附屬項，該等請求項之內容如下 (本院卷(-)第185至186頁)：

(1)請求項1：一種機車中柱結構改良，係由一U型管體其兩側腳柱皆設有一腳座，於一側腳柱設有一側邊踏桿，側邊踏桿尾端設置一踏板該U型管體頂柱高度拉高，上方利用簡易之連結片一、連結片二與轉軸管緊密透氣輕量化結合；其側邊踏桿上方設有一連結肋片，利用一連結肋片將U型管體與側邊踏桿緊密透氣輕量化結合；另，該兩側之腳座前端設一圓弧面，中間一延伸面，尾端則有一向上傾斜平面，可更輕鬆

01 立、放機車中柱不費力，達到機車中柱操作輕鬆不費力、整
02 體輕量化及騎乘安全性之目的。

03 (2)請求項2：如申請專利範圍第1項所述機車中柱結構改良，其
04 中，該U型管體頂柱高度拉高，當騎乘者換上加高加大抓地
05 力更好之輪胎增加騎乘舒適感與安全性時，在高速行駛外胎
06 因離心力變形使胎徑加大，外胎不會有磨到U型管體上方之
07 頂柱而爆胎摔車之危險，增加騎乘安全性之目的。

08 (3)請求項3：如申請專利範圍第1項所述機車中柱結構改良，其
09 中，該U型管體上方利用簡易之連結片一、連結片二與轉軸
10 管緊密結合，成開放空間無包覆，更具透氣性，達到機車中
11 柱整體輕量化而不失其強度之目的。

12 (4)請求項4：如申請專利範圍第1項所述機車中柱結構改良，其
13 中，該側邊踏桿上方之連結肋片，其為板片狀，當騎乘時過
14 彎壓車時，其連結肋片不會磨擦到地面而造成損傷及摔車之
15 危險，增加騎乘安全性之目的。

16 (5)請求項5：如申請專利範圍第1項所述機車中柱結構改良，其
17 中，該U型管體側邊利用板片狀較少材積之一連結肋片與
18 側邊踏桿緊密結合，成開放空間無包覆，更具透氣性，達到
19 機車中柱整體輕量化而不失其強度之目的。

20 (6)請求項6：如申請專利範圍第1項所述機車中柱結構改良，其
21 中，該兩側之腳座前端設一圓弧面，中間一延伸面，尾端則
22 有一向上傾斜平面，可更輕鬆立、放機車中柱不費力，以上
23 達到機車中柱操作輕鬆不費力之目的。

24 (7)請求項7：如申請專利範圍第1項所述機車中柱結構改良，其
25 中，該連結片一、連結片二，其輕量化省料孔及省料缺口可
26 依需求做不同之幾何形狀與數量，以達到整體輕量化而不失
27 其強度之目的。

28 (二)系爭產品技術內容

29 1.系爭產品技術描述

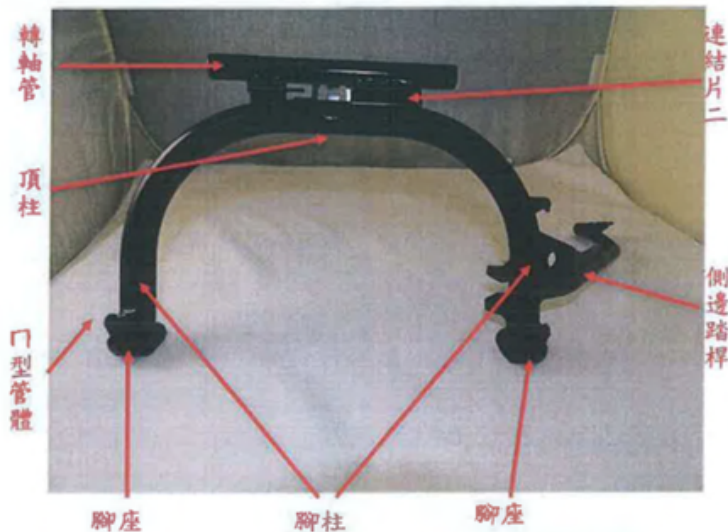
30 系爭產品對應系爭專利請求項1作技術描述為一種低底盤電
31 動搬運車裝置，包括：一載台、一前擋部、一後擋部、一前

01 機箱、一後機箱、一操作把手及一斜坡板；其中該前機箱固
02 設一前擋部及兩可轉向之前車輪，於該前機箱上方組設有一
03 操作把手；該後機箱組設該後擋部，且具有一封閉式箱體結
04 構及兩後車輪；該載台、前機箱、後機箱、前車輪與後車輪
05 組成一電動搬運車，得以該前車輪與該後車輪接觸地面；該
06 載台高度低於該後車輪與該前車輪最高點的高度，使得重心
07 大幅度降低而更穩定，更易於操作上、下車動作，及該前、
08 後擋部可自然形成限位高度者。

09 2.系爭產品照片

10 (1)圖1為系爭產品正面照片(原證5、本院卷(一)第138頁)

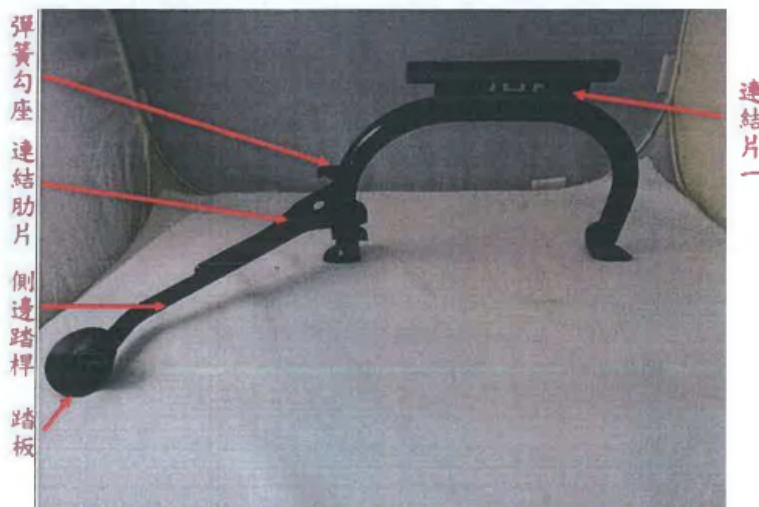
11



12 (2)圖2為系爭產品背面照片(原證5、本院卷(一)第138頁)

13

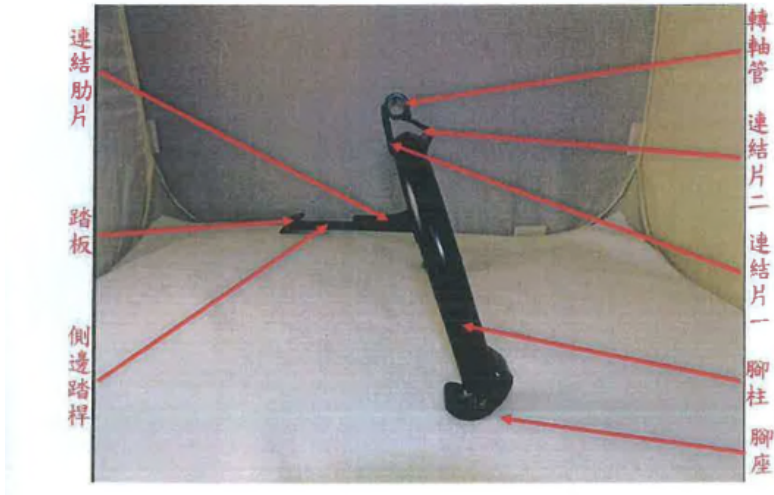
貳、待鑑定物背面照片：



14 (3)圖3為系爭產品右側面照片(原證5、本院卷(一)第139頁)

01

肆、待鑑定物左側面圖：

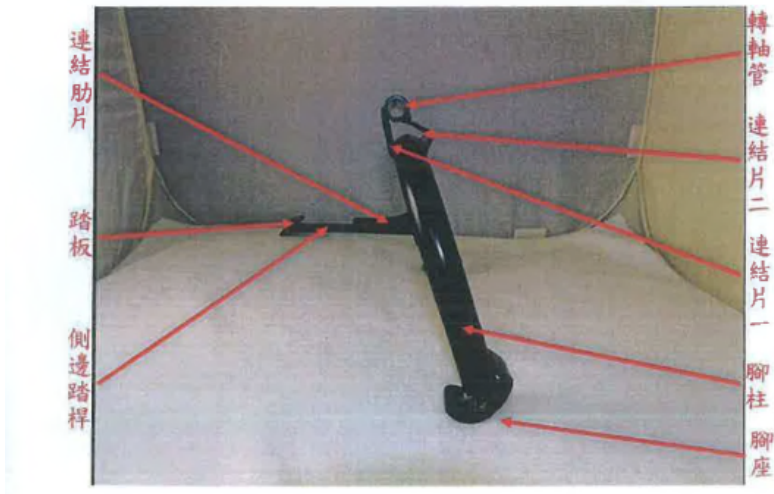


02

(4)圖4為系爭產品左側面照片(原證5、本院卷(-)139頁)

03

肆、待鑑定物左側面圖：



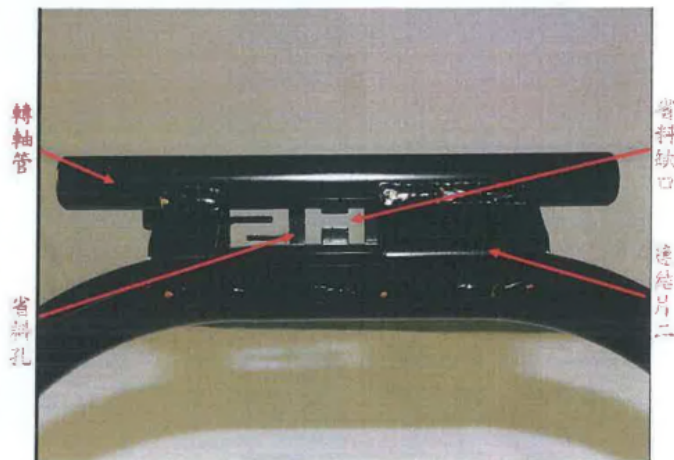
04

(5)圖5為系爭產品U型管體頂部照片 (原證5、本院卷(-)第140頁)

05

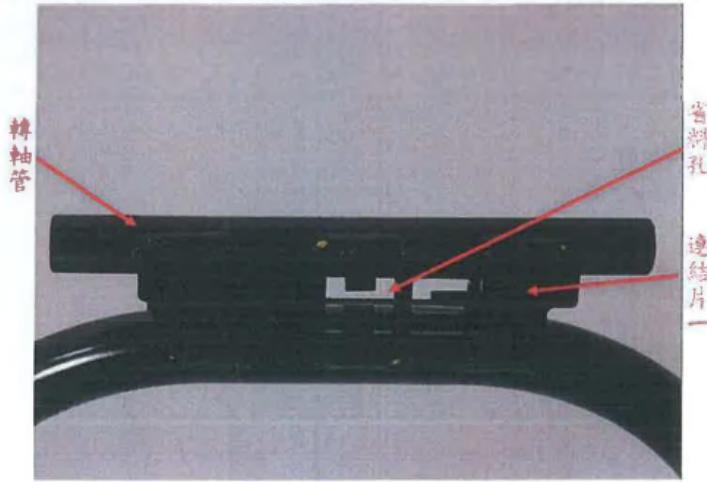
06

伍、待鑑定物U型管體頂部正面圖：

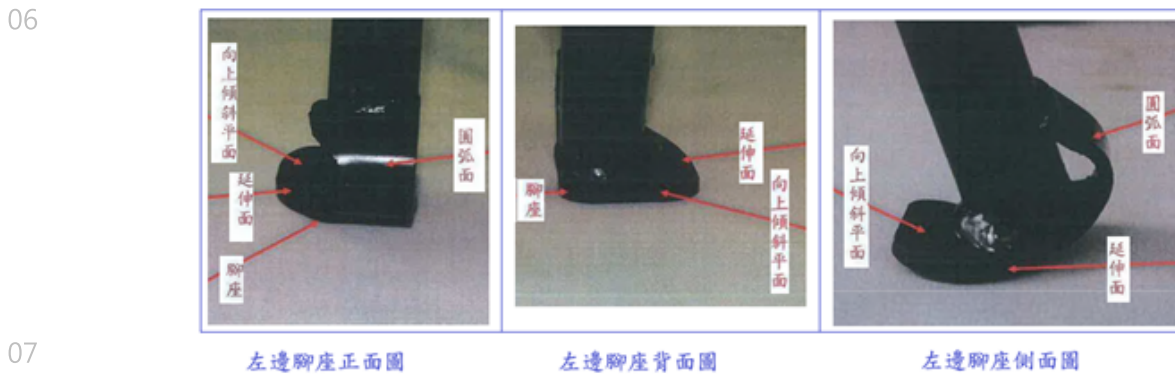


01 (6)圖6為系爭產品口型管體頂部背面照片 (原證5、本院卷(-)第
02 140頁)

03 凌、特鑑定物口型管體頂部背面圖：



04 (7)圖7為系爭產品左邊腳座圖 (原證5、本院卷(-)第141至142
05 頁)

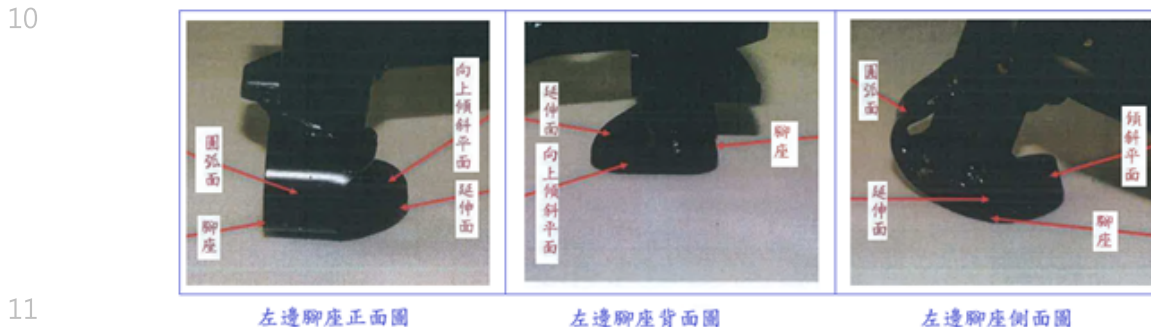


07 左邊腳座正面圖

左邊腳座背面圖

左邊腳座側面圖

08 (8)圖8為系爭產品右邊腳座圖 (原證5、本院卷(-)第142至143
09 頁)



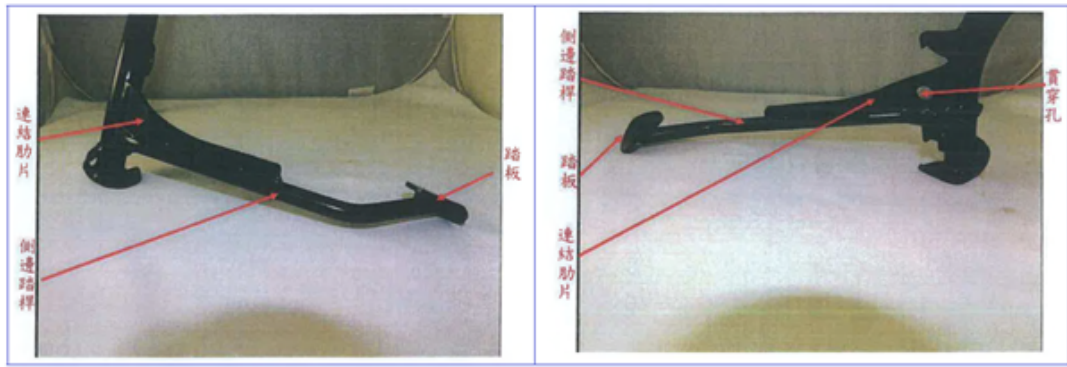
11 左邊腳座正面圖

左邊腳座背面圖

左邊腳座側面圖

12 (9)圖9為系爭產品踏桿圖 (原證5、本院卷(-)第144頁)

01



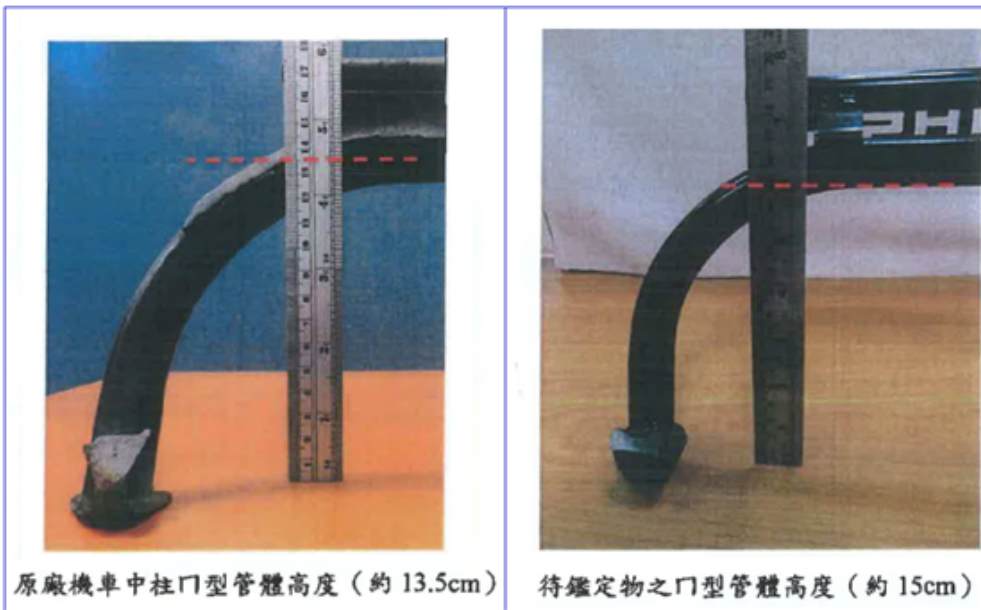
側邊踏桿正面圖

側邊踏桿背面圖

02

03 (10)圖10為原廠與系爭產品中柱U型管體高度差異 (原證5、本
04 院卷(-)第146頁)

05



原廠機車中柱U型管體高度 (約 13.5cm)

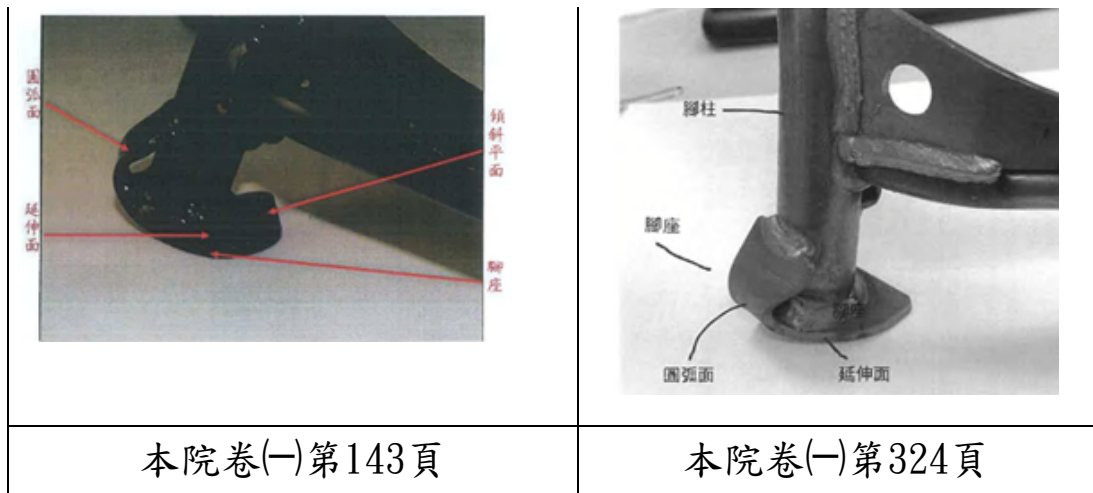
待鑑定物之U型管體高度 (約 15cm)

06

07

(三) 原告與被告所提系爭產品比對

原證5系爭產品照片	乙證1照片
本院卷(-)第138頁	本院卷(-)第323頁



02 (四)被告等及參加人所提專利有效性之證據技術內容


03 1.乙證4

04 (1)乙證4為西元2021年7月8日首播之Youtube影片「分享JET SL
05 裝高胎修改中柱，道路用車死都要裝中柱，拆掉最快我就想
06 改啦！」(https://www.youtube.com/watch?v=K4-X7hS_c4A&t=306)，其首播日早於系爭專利申請日(112年5月26日)，
07 可為系爭專利之先前技術。

08
09 (2)乙證4為一種習知的機車中柱，其結構與系爭專利圖式第1至
10 5-1圖所示習知機車中柱相同(本院卷(-)第400頁)。截圖
11 A、截圖B揭示一種機車中柱，包含有：一U型管體、一側邊
12 踏板、一包覆座、一連接片、一補強片、一轉軸管及二腳
13 座，該U型管體的頂側為一頂柱、而二側各為一腳柱，各腳
14 柱底端均設有一腳座。其中：該U型管體一側的腳柱與該側
15 邊踏板之補強連接係由一U型包材包覆結合；該U型管體的
16 頂柱透過一包覆座、一連接片及一補強片與轉軸管連結定
17 位。截圖3、截圖4及截圖9藉由機械加工方式拉高U型管體
18 的頂柱高度，經加工後加大間隙如截圖6至截圖8所示可避免
19 機車中柱頂柱與輪胎產生摩擦；改良後的效果使機車更換高
20 胎(大胎)後，輪胎不會磨擦該機車中柱的頂柱。

21 (3)乙證4主要圖式(本院卷(-)第460至466頁)

01



我決定要把他

分享JET SL裝高胎修改中柱，道路用車死都要裝中柱，拆掉最快我就想改啦!

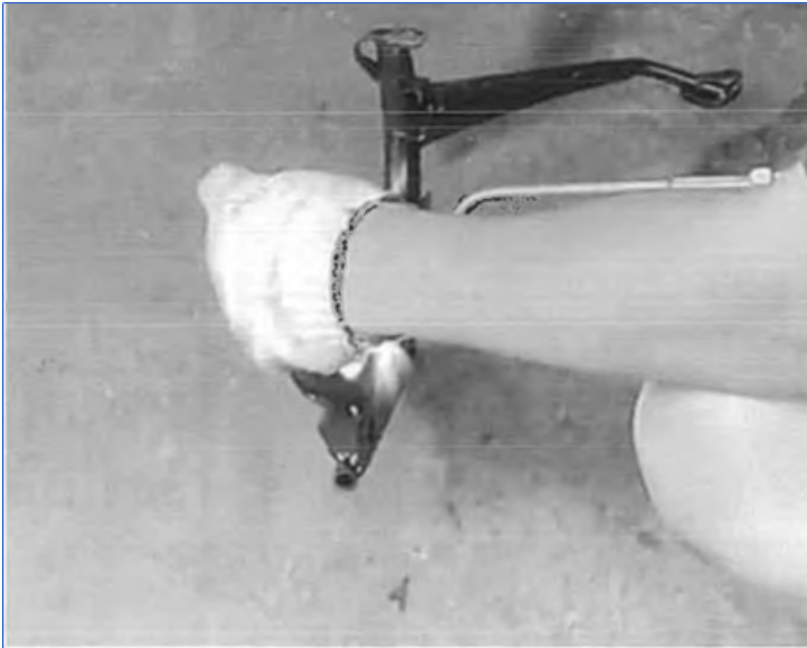
高動力小魚-97MR 加入 訂閱

觀看次數：40,046次 首播日期：2021年7月8日
IG：hpm_motor
https://www.instagram.com/hpm_motor/
FB粉絲團：HPM高動力
FB：highpowermotor
FB社團：97MR & 交鋒山道
<https://www.facebook.com/groups/79989...>

02



01



[截圖 B]: 3 分 17 秒, 乙證 4 之機車中柱之側視圖

02



[截圖 3]: 3 分 42 秒, 加熱機車中柱的頂柱

01



02



01



02



03



01 2. 乙證5

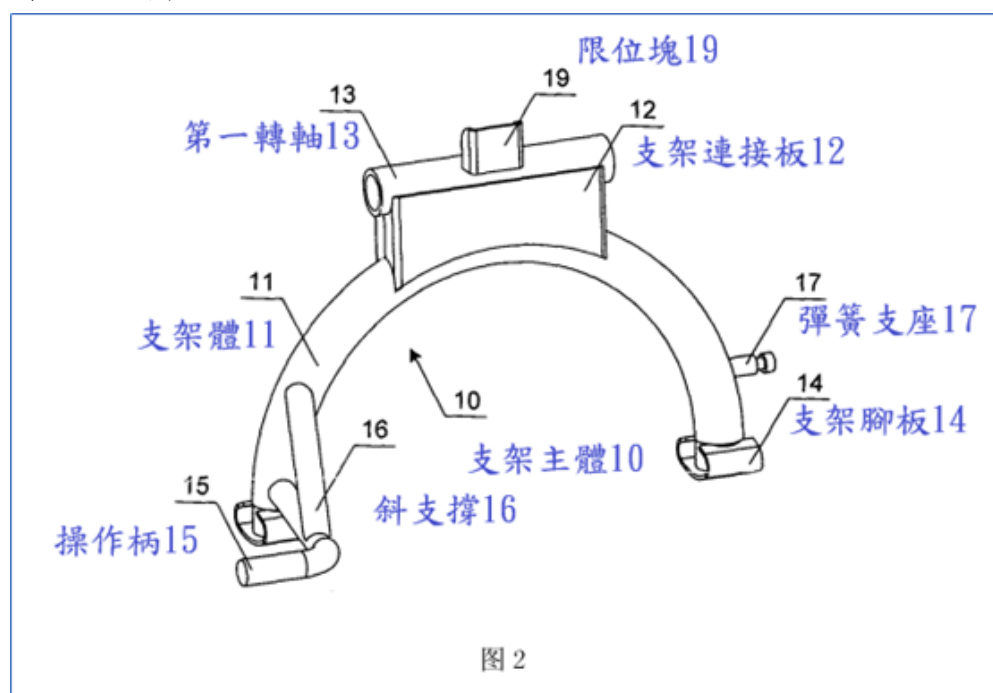
02 (1) 乙證5為西元2010年12月1日公告之中國大陸第CN101407230B
03 號發明專利案，其公告日早於系爭專利申請日（112年5月26
04 日），可為系爭專利之先前技術。

05 (2) 乙證5技術內容

06 乙證5為一種摩托車主支架，包括設置有第一轉軸的支架主
07 體，還包括設置有第二轉軸的駐車搖臂，所述第一轉軸鉸接
08 在所述駐車搖臂上使所述支架主體以所述第一轉軸為轉心偏
09 轉，形成第一駐車狀態，所述第二轉軸鉸接在摩托車車架上
10 使駐車臂以所述第一轉軸為第一個轉接器；該摩托車主支架
11 工作時，首先將支架主體以第一轉軸為轉心偏轉，實現摩托
12 車主支架的第一駐車狀態，然後將駐車搖臂以第二轉軸為轉
13 心偏轉，使駐車搖臂形成以第一轉軸為支點的槓桿結構，利
14 用具有較大槓桿比的槓桿結構完成摩托車主駐車的第二駐車
15 過程，整個駐車過程省力、省時，有效解決現有技術駐車十
16 分費力之技術缺陷（參乙證5摘要，本院卷(一)第468頁）。

17 (3) 乙證5主要圖式

18 第2圖為摩托車主支架之支架主體的結構示意圖（本院卷(一)
19 第477頁）
20



21 3. 乙證6

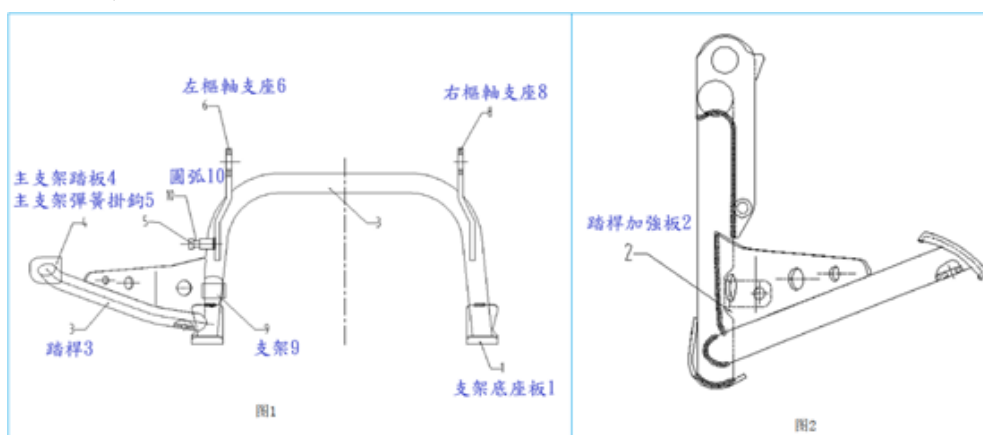
01 (1)西元2018年7月6日公告之中國大陸第CN207580005U號實用新
02 型專利案，其公告日早於系爭專利申請日（112年5月26
03 日），可為系爭專利之先前技術。

04 (2)乙證6技術內容

05 乙證6為一種摩托車主停車架，包括有倒置的U型主支架，倒
06 置的U型主支架的兩邊圓弧處分別焊接有通過轉軸與摩托車
07 底架相連的左樞軸支座和右樞軸支座，左、右樞軸支座的
08 中間部位配合U型主支架的圓弧而折桿彎曲；左支架連接處上
09 設有踏桿加強板2；U型主支架的左支架的中間設有保持行駛
10 過程中不會發生晃動的主支架止動擋塊。透過倒置的U
11 型主支架配合焊接具有加固作用的踏桿加強板和踏板，加上
12 接觸底面的底座板採用半圓弧設計，充分利用了槓桿力，可
13 以輕鬆支起車身，令停車過程十分省力安全，停車平穩（參
14 乙證6摘要，本院卷(一)第488頁）。

15 (3)乙證6主要圖式

16 第1圖為摩托車主停車架的結構示意主視圖、第2圖為摩托車
17 主停車架的結構示意左視圖（本院卷(一)第492頁）
18



19 4. 乙證7

20 (1)乙證7為西元2020年9月22日公告之中國大陸第CN 211543746
21 U號實用新型專利案，其公告日早於系爭專利申請日（112年
22 5月26），可為系爭專利之先前技術。

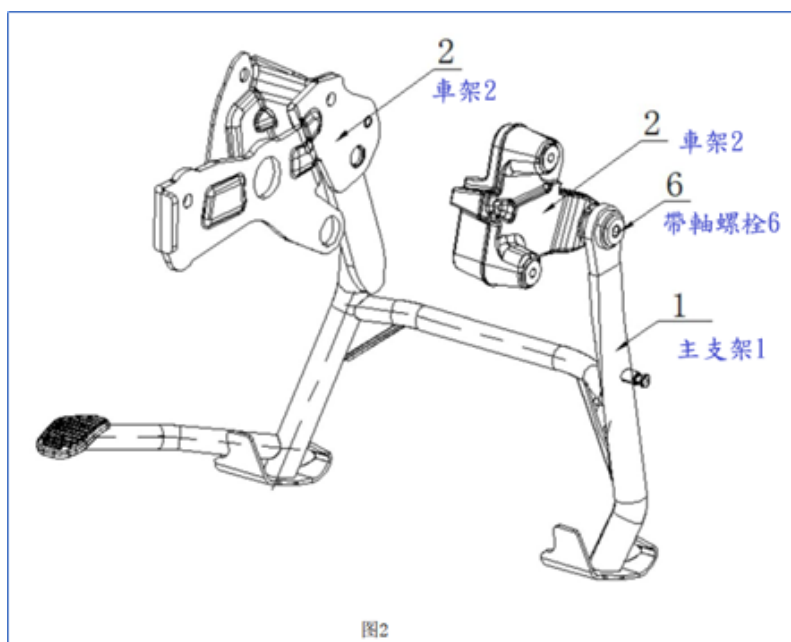
23 (2)乙證7技術內容

24 乙證7為一種摩托車主支架安裝結構，其特徵在於：包括主
25 支架、車架，其中所述主支架包括兩條支腿，所述兩條支腳

01 透過中部的橫桿連接，所述兩條支撐腳的上端具有同軸設定的
02 的支架連接孔，在所述支架連接孔內設置有主支架螺紋套，
03 所述主支架螺紋套具有螺紋內孔，所述的支架連接孔與螺紋
04 內所述。此實用新型的有益效果包括：主支架結構簡單，成
05 本低，組裝方便，大幅提升組裝效率（參乙證7摘要，本院
06 卷(-)第494頁）。

07 (3)乙證7主要圖式

08 乙證7第2圖為摩托車主支架安裝結構之立體結構示意圖（本
09 院卷(-)第499頁）
10



11 5.丙證1

12 (1)丙證1為蝦皮拍賣平台刊登之「材料王☆三陽 JET SL+ SuperC JET SL JETS JET SR原廠 中柱 主腳架 主腳架總成」
13 頁面，丙證1未標註公開日期。
14

15 (2)丙證1技術內容

16 丙證1為現行販售之三陽機車原廠（頂柱未加高）機車中
17 柱。
18

18 (3)丙證1主要圖式（本院卷(二)第65頁）



02 6.丙證2、3

03 (1)丙證2、3為參加人與金格公司於西元2023年4月7日通訊軟體
04 對話截圖內容及照片。

05 (2)參加人於112年1月間為改善三陽機車之中柱因加大輪胎磨到
06 頂柱造成爆胎危險，將丙證1即現行三陽機車之機車中柱產
07 品攜至金格公司進行機車中柱加高打樣，依丙證2、3所示，
08 金格公司於112年4月6日將機車中柱打樣品交付予參加人，
09 參加人於翌日（4月7日）攜至機車行門市安裝至機車，並以
10 通訊軟體拍照知會金格公司。丙證3編號2、4、5、7、8照片
11 揭示一種機車中柱結構，由一門型管體其兩側腳柱皆設有一
12 腳座，於一側腳柱設有一側邊踏桿，側邊踏桿尾端設置一踏
13 板；該門型管體頂端對稱設有一連結片一與一連結片二，並
14 共同連接一轉軸管；側邊踏桿上方設有一連肋片，並連結門
15 型管；各腳座前端設一圓弧面，中間一延伸面之內容。

16 (3)丙證2、3通訊軟體對話截圖內容及主要照片（參本院卷(二)第
17 67、71、75、83頁）

01



02





02 六、得心證之理由：

03 原告主張其為系爭專利之專利權人，現仍於系爭專利之專利
04 權期間內，詎被告冠鈞公司販售之系爭產品業已落入系爭專
05 利請求項1至7之文義範圍，侵害原告之專利權，則為被告等
06 所否認，並以前詞置辯。是本件經整理並協議簡化爭點後
07 （本院卷(二)第97頁），所應審究者為：(一)專利侵權部分：系
08 爭產品是否落入系爭專利請求項1至7之專利權文義範圍？(二)
09 專利有效性部分：1.丙證1是否足以證明系爭專利請求項1不
10 具新穎性？2.丙證2、3（同一證據）是否足以證明系爭專利
11 請求項1至7不具新穎性？3.乙證4至7之組合，是否足以證明
12 系爭專利請求項1至7不具進步性？(三)被告是否有侵害系爭專
13 利之故意或過失？原告依專利法第120條準用同法第96條第2
14 項、公司法第23條第2項之規定，請求被告等連帶負損害賠
15 償責任，有無理由？若有，其損害賠償金應如何計算？以若
16 干為適當？(四)原告依專利法第120條準用同法第96條第1、3
17 項之規定，請求排除及防止侵害，有無理由？

18 (一)專利侵權部分：系爭產品落入系爭專利請求項1至7之文義範
19 圍

20 1.系爭專利請求項1與系爭產品之文義讀取分析比對

01 (1)系爭專利請求項1其技術特徵可解析為5個要件，分別為：①
02 要件編號1A：「一種機車中柱結構改良，」；②要件編號1
03 B：「係由一冂型管體其兩側腳柱皆設有一腳座，於一側腳
04 柱設有一側邊踏桿，側邊踏桿尾端設置一踏板；」；③要件
05 編號1C：「該冂型管體頂柱高度拉高，上方利用簡易之連結
06 片一、連結片二與轉軸管緊密透氣輕量化結合；」；④要件
07 編號1D：「其側邊踏桿上方設有一連結肋片，利用一連結肋
08 片將冂型管體與側邊踏桿緊密透氣輕量化結合；」；⑤要件
09 編號1E：「另，該兩側之腳座前端設一圓弧面，中間一延伸
10 面，尾端則有一向上傾斜平面，可更輕鬆立、放機車中柱不
11 費力，達到機車中柱操作輕鬆不費力、整體輕量化及騎乘安
12 全性之目的。」。

13 (2)系爭專利請求項1與系爭產品各要件之文義比對：

14 ①本件被告不爭執系爭產品落入系爭專利請求項1要件編號1
15 A、1B、1C、1D之文義範圍（本院卷(-)第566頁），以下僅就
16 要件編號1E予以比對，先予敘明。

17 ②要件編號1e：觀諸系爭產品之左、右腳座側視圖照片所示
18 （本院卷(-)第142、143頁），可知系爭產品之腳座前端設一圓
19 弧面，中間一延伸面，尾端則有一向上傾斜平面，可更輕鬆
20 立、放機車中柱不費力，達到機車中柱操作輕鬆不費力、整
21 體輕量化及騎乘安全性之目的，係完全對應於系爭專利請求
22 項1要件編號1E。因此，系爭產品為系爭專利請求項1要件編
23 號1E「另，該兩側之腳座前端設一圓弧面，中間一延伸面，
24 尾端則有一向上傾斜平面，可更輕鬆立、放機車中柱不費
25 力，達到機車中柱操作輕鬆不費力、整體輕量化及騎乘安全
26 性之目的。」所文義讀取。

27 (3)綜上，系爭產品為系爭專利請求項1之各特徵要件所文義讀
28 取，故系爭產品落入系爭專利請求項1之文義範圍。

29 2.系爭專利請求項2與系爭產品之文義讀取分析比對

30 (1)系爭專利請求項2其技術特徵可解析為2個要件，分別為：①
31 要件編號2A：「如申請專利範圍第1項所述機車中柱結構改

01 良，其中，」；②要件編號2B：「該U型管體頂柱高度拉
02 高，當騎乘者換上加高加大抓地力更好之輪胎增加騎乘舒適
03 感與安全性時，在高速行駛外胎因離心力變形使胎徑加大，
04 外胎不會有磨到U型管體上方之頂柱而爆胎摔車之危險，增
05 加騎乘安全性之目的。」。

06 (2)系爭專利請求項2與系爭產品各要件之文義比對：

07 ①要件編號2a：如請求項1敘述內容，系爭產品為系爭專利請
08 求項2之要件編號2A「如申請專利範圍第1項所述機車中柱結
09 構改良，其中，」所文義讀取。

10 ②要件編號2b：觀諸系爭產品正面圖與背面圖、原廠機車中柱
11 與系爭產品之U型管體高度照片（本院卷(-)第145至146
12 頁），可知系爭產品之U型管體頂柱高度約為15公分，原廠
13 機車約13.5公分，該U型管體頂柱高度相較原廠中柱U型管
14 體之高度拉高之技術內容；因此，當系爭產品U型管體頂柱
15 高度相較原廠拉高，且騎乘者換上加高加大抓地力更好之輪
16 胎，增加騎乘舒適感與安全性時，在高速行駛外胎因離心力
17 變形使胎徑加大，外胎不會有磨到U型管體上方之頂柱而爆
18 胎摔車之危險，增加騎乘安全性之目的，係完全對應於系爭
19 專利請求項2要件編號2B。因此，系爭產品為系爭專利請求
20 項2要件編號2B「該U型管體頂柱高度拉高，當騎乘者換上
21 加高加大抓地力更好之輪胎增加騎乘舒適感與安全性時，在
22 高速行駛外胎因離心力變形使胎徑加大，外胎不會有磨到U
23 型管體上方之頂柱而爆胎摔車之危險，增加騎乘安全性之目
24 的。」所文義讀取。

25 (3)綜上，系爭產品為系爭專利請求項2之各特徵要件所文義讀
26 取，故系爭產品落入系爭專利請求項2之文義範圍。

27 3.系爭專利請求項3與系爭產品之文義讀取分析比對

28 (1)系爭專利請求項3其技術特徵可解析為2個要件，分別為：①
29 要件編號3A：「如申請專利範圍第1項所述機車中柱結構改
30 良，其中，」；②要件編號3B：「該U型管體上方利用簡易
31 之連結片一、連結片二與轉軸管緊密結合，成開放空間無包

01 覆，更具透氣性，達到機車中柱整體輕量化而不失其強度之
02 目的。」。

03 (2)系爭專利請求項3與系爭產品各要件之文義比對：

04 ①要件編號3a：如請求項1敘述內容，系爭產品為系爭專利請
05 求項3之要件編號3A「如申請專利範圍第1項所述機車中柱結
06 構改良，其中，」所文義讀取。

07 ②要件編號3b：觀諸系爭產品U型管體頂部正面圖、背面圖照
08 片(本院卷(-)第140頁)，可知該U型管體上方包含具省料孔
09 之連結片一，及具省料缺口之連結片二，與一轉軸管緊密透
10 氣結合，達到機車中柱整體輕量化而不失其強度之目的，係
11 完全對應於系爭專利請求項3要件編號3B。因此，系爭產品
12 為系爭專利請求項3要件編號3B「該U型管體上方利用簡易
13 之連結片一、連結片二與轉軸管緊密結合，成開放空間無包
14 覆，更具透氣性，達到機車中柱整體輕量化而不失其強度之
15 目的。」所文義讀取。

16 (3)綜上，系爭產品為系爭專利請求項3之各特徵要件所文義讀
17 取，故系爭產品落入系爭專利請求項3之文義範圍。

18 4.系爭專利請求項4與系爭產品之文義讀取分析比對

19 (1)系爭專利請求項4其技術特徵可解析為2個要件，分別為：①
20 要件編號4A：「如申請專利範圍第1項所述機車中柱結構改
21 良，其中，」；要件編號4B：「該側邊踏桿上方之連結肋
22 片，其為板片狀，當騎乘時過彎壓車時，其連結肋片不會磨
23 擦到地面而造成損傷及摔車之危險，增加騎乘安全性之目
24 的。」。

25 (2)系爭專利請求項4與系爭產品各要件之文義比對：

26 ①要件編號4a：如請求項1敘述內容，系爭產品為系爭專利請
27 求項4之要件編號4A「如申請專利範圍第1項所述機車中柱結
28 構改良，其中，」所文義讀取。

29 ②要件編號4b：觀諸系爭產品正面、背面、右側面圖、左側面
30 圖照片(本院卷(-)第138至139頁)，可知系爭產品該側邊踏
31 桿上方之連結肋片為板片狀，當騎乘時過彎壓車時，其連結

01 肋片不會磨擦到地面而造成損傷及摔車之危險，增加騎乘安
02 全性之目的，係完全對應於系爭專利請求項4要件編號4B。
03 因此，系爭產品為系爭專利請求項4要件編號4B「該側邊踏
04 桿上方之連結肋片，其為板片狀，當騎乘時過彎壓車時，其
05 連結肋片不會磨擦到地面而造成損傷及摔車之危險，增加騎
06 乘安全性之目的。」所文義讀取。

07 (3)綜上，系爭產品為系爭專利請求項4之各特徵要件所文義讀
08 取，故系爭產品落入系爭專利請求項4之文義範圍。

09 5.系爭專利請求項5與系爭產品之文義讀取分析比對

10 (1)系爭專利請求項5其技術特徵可解析為2個要件，分別為：①
11 要件編號5A：「如申請專利範圍第1項所述機車中柱結構改
12 良，其中，」；②要件編號5B：「該口型管體側邊利用板片
13 狀較少材積之一連結肋片與側邊踏桿緊密結合，成開放空間
14 無包覆，更具透氣性，達到機車中柱整體輕量化而不失其強
15 度之目的。」。

16 (2)系爭專利請求項5與系爭產品各要件之文義比對：

17 ①要件編號5a：

18 如請求項1敘述內容，系爭產品為系爭專利請求項5之要件編
19 號5A「如申請專利範圍第1項所述機車中柱結構改良，其
20 中，」所文義讀取。

21 ②要件編號5b：觀諸系爭產品右側面圖、左側面圖照片及側邊
22 踏桿正面圖、背面圖照片（本院卷(一)第139、144頁），可知
23 系爭產品一連結肋片將口型管體與側邊踏桿緊密結合，該連
24 結肋片為板片狀，板片上具有一透氣及輕量化貫穿孔，成開
25 放空間無包覆，更具透氣性，達到機車中柱整體輕量化而不
26 失其強度之目的，係完全對應於系爭專利請求項5要件編號5
27 B。因此，系爭產品為系爭專利請求項5要件編號5B「該口型
28 管體側邊利用板片狀較少材積之一連結肋片與側邊踏桿緊密
29 結合，成開放空間無包覆，更具透氣性，達到機車中柱整體
30 輕量化而不失其強度之目的。」所文義讀取。

01 (3)綜上，系爭產品為系爭專利請求項5之各特徵要件所文義讀
02 取，故系爭產品落入系爭專利請求項5之文義範圍。

03 6.系爭專利請求項6與系爭產品之文義讀取分析比對

04 (1)系爭專利請求項6其技術特徵可解析為2個要件，分別為：①
05 要件編號6A：「如申請專利範圍第1項所述機車中柱結構改
06 良，其中，」；②要件編號6B：「該兩側之腳座前端設一圓
07 弧面，中間一延伸面，尾端則有一向上傾斜平面，可更輕鬆
08 立、放機車中柱不費力，以上達到機車中柱操作輕鬆不費力
09 之目的。」。

10 (2)系爭專利請求項6與系爭產品各要件之文義比對：

11 ①要件編號6a：如請求項1敘述內容，系爭產品為系爭專利請
12 求項6之要件編號6A「如申請專利範圍第1項所述機車中柱結
13 構改良，其中，」所文義讀取。

14 ②要件編號6b：觀諸系爭產品左、右腳座側面圖、正面圖、背
15 面圖（本院卷(一)第142、143頁），可知系爭產品之腳座前端
16 設一圓弧面，中間一延伸面，尾端則有一向上傾斜平面，可
17 更輕鬆立、放機車中柱不費力之目的，係完全對應於系爭專
18 利請求項6要件編號6B。因此，系爭產品為系爭專利請求項6
19 要件編號6B「該兩側之腳座前端設一圓弧面，中間一延伸
20 面，尾端則有一向上傾斜平面，可更輕鬆立、放機車中柱不
21 費力，以上達到機車中柱操作輕鬆不費力之目的。」所文義
22 讀取。

23 (3)綜上，系爭產品為系爭專利請求項6之各特徵要件所文義讀
24 取，故系爭產品落入系爭專利請求項6之文義範圍。

25 7.系爭專利請求項7與系爭產品之文義讀取分析比對

26 (1)系爭專利請求項7其技術特徵可解析為2個要件，分別為：①
27 要件編號7A：「如申請專利範圍第1項所述機車中柱結構改
28 良，其中，」；②要件編號7B：「該連結片一、連結片二，
29 其輕量化省料孔及省料缺口可依需求做不同之幾何形狀與數
30 量，以達到整體輕量化而不失其強度之目的。」。

31 (2)系爭專利請求項7與系爭產品各要件之文義比對：

01 ①要件編號7a：如請求項1敘述內容，系爭產品為系爭專利請
02 求項7之要件編號7A「如申請專利範圍第1項所述機車中柱結
03 構改良，其中，」所文義讀取。

04 ②要件編號7b：觀諸系爭產品U型管體頂部正面圖、背面圖照
05 片(本院卷(-)第140頁)，可知該U型管體上方包含具省料孔
06 之連結片一，及具省料缺口之連結片二，與一轉軸管緊密透
07 氣結合；該連結片一及連結片二之省料缺口可依需求做不同
08 之幾何形狀與數量，係完全對應於系爭專利請求項7要件編
09 號7B。因此，系爭產品為系爭專利請求項7要件編號7B「該
10 連結片一、連結片二，其輕量化省料孔及省料缺口可依需求
11 做不同之幾何形狀與數量，以達到整體輕量化而不失其強度
12 之目的。」所文義讀取。

13 (3)綜上，系爭產品為系爭專利請求項7之各特徵要件所文義讀
14 取，故系爭產品落入系爭專利請求項7之文義範圍。

15 8.至被告等雖辯稱系爭產品欠缺系爭專利中「向上傾斜平面」
16 之技術特徵等語，惟被告等對於系爭產品實物為被告所販售
17 之產品沒有意見(本院卷(二)第149頁)，而觀諸系爭產品實
18 物照片(本院卷(二)第101頁)，系爭產品實物腳座明顯有向
19 上傾斜之部分，與延長段並非相同平面等情，亦為被告等所
20 不爭執(本院卷(二)第96、97頁)，被告等以系爭專利圖式第
21 9-1圖自行加註內容(本院卷(二)第145頁)，辯稱系爭產品之
22 傾斜平面、及轉折處必須以焊料結合於腳柱，然系爭專利說
23 明書、申請專利範圍及圖式內容並未界定「焊料」、「轉折
24 處」之技術特徵，是被告上開所辯，顯非可採。

25 (二)專利有效性部分：乙證4至7之組合足以證明系爭專利請求項
26 1至7不具進步性

27 1.丙證1不足以證明系爭專利請求項1不具新穎性

28 丙證1為蝦皮拍賣平台「材料王☆三陽 JET SL+SuperC JET
29 SL JETS JET SR 原廠 中柱 主腳架 主腳架總成」刊登販售
30 原廠型機車中柱之頁面，然丙證1之機車中柱即為改造前之
31 機車中柱，未包含系爭專利請求項1「該U型管體頂柱高度

01 拉高」之技術特徵，且丙證1未標示公開日期，參加人亦未
02 提出證據證明丙證1之刊登日早於系爭專利申請日，是丙證1
03 不足以證明系爭專利請求項1不具新穎性。

04 2. 丙證2、3不足以證明系爭專利請求項1至7不具新穎性

05 丙證2為參加人與金格公司於西元2023年4月7日之通訊軟體
06 對話截圖內容，丙證3則為丙證2截圖內容之照片共計10幀，
07 是以丙證2、3為同一證據，先予敘明。又上開對話截圖內容
08 及照片雖早於系爭專利申請日（112年5月26日），惟此為參
09 加人與金格公司間之私人對話，非屬能為公眾得知之資訊，
10 自不符合先前技術已公開實施或已為公眾所知悉要件，並非
11 為主張系爭專利不具新穎性之適格證據，是丙證2、3不足以
12 證明系爭專利請求項1至7不具新穎性。

13 3. 乙證4至7之組合足以證明系爭專利請求項1至7不具進步性

14 (1) 系爭專利請求項1部分：

15 ①系爭專利請求項1與乙證4相較，乙證4之截圖A、截圖B（本
16 院卷(-)第461頁）揭示一種機車中柱，包含有：一U型管
17 體、一側邊踏板、一包覆座、一連接片、一補強片、一轉軸
18 管及二腳座，該U型管體的頂側為一頂柱、而二側各為一腳
19 柱，各腳柱底端均設有一腳座。其中：該U型管體一側的腳
20 柱與側邊踏板之補強連接係由一U型包材包覆結合，該踏板
21 尾端包含一踏板；該U型管體的頂柱透過一包覆座、一連接
22 片及一補強片與轉軸管連結定位。又觀諸乙證4之截圖3、截
23 圖4及截圖9（本院卷(-)第463、466頁），可見藉由機械加工
24 方式拉高U型管體的頂柱高度，經加工後加大間隙如乙證4
25 之截圖6至截圖8（本院卷(-)第464、465頁）所示可避免機車
26 中柱頂柱與輪胎產生摩擦之技術內容。而乙證4已揭示之U
27 型管體、腳柱、腳座、側邊踏桿、踏板、頂柱、U型包材等
28 技術特徵，相當系爭專利請求項1之U型管體、腳柱、腳
29 座、側邊踏桿、踏板、頂柱及連結肋片等技術特徵，然乙證
30 4之U型包材未揭示該U型管體與該側邊踏桿緊密透氣輕量化
31 結合之技術特徵。是以，乙證4已揭示系爭專利請求項1「一

01 種機車中柱結構改良，係由一冂型管體其兩側腳柱皆設有一
02 腳座，於一側腳柱設有一側邊踏桿，側邊踏桿尾端設置一踏
03 板；」及「該冂型管體頂柱高度拉高」之技術特徵；惟未揭
04 示系爭專利請求項1「上方利用簡易之連結片一、連結片二
05 與轉軸管緊密透氣輕量化結合；」、「其側邊踏桿上方設有一
06 連結肋片，利用一連結肋片將冂型管體與側邊踏桿緊密透
07 氣輕量化結合；」及「另，該兩側之腳座前端設一圓弧面，
08 中間一延伸面，尾端則有一向上傾斜平面，可更輕鬆立、放
09 機車中柱不費力，達到機車中柱操作輕鬆不費力、整體輕量
10 化及騎乘安全性之目的。」之技術特徵。

11 ②系爭專利請求項1與乙證5相較，乙證5說明書第【0008】、
12 【0040】段及圖式第2圖（本院卷(-)第470、472、477頁）揭
13 示一種摩托車主支架，支架主體10包括支架體11、二支架連
14 接板12和第一轉軸13，支架體11透過支架連接板12與第一轉
15 軸13固接形成一體結構，支架體11下端的二端部設置有支架
16 腳板14，其中支架體11下端的一個端部設置有外翻操作柄1
17 5，外翻操作柄15可以通過斜支撐16與支架體11固接，且外
18 翻操作柄15透過支架體11及與支架體11焊接的支架連接板12
19 與第一轉軸13固接成一整體之技術內容。而乙證5之支架主
20 體10、支架體11、二支架連接板12、轉軸13，可對應系爭專
21 利請求項1之冂型管體、腳座、連結片一及連結片二、轉軸
22 管等技術特徵；是以，乙證5已揭示系爭專利請求項1之該冂
23 型管體「上方利用簡易之連結片一、連結片二與轉軸管緊密
24 透氣輕量化結合」之技術特徵；惟未揭示系爭專利請求項1
25 「一連結肋片將冂型管體與側邊踏桿緊密透氣輕量化結
26 合；」及「另，該兩側之腳座前端設一圓弧面，中間一延伸
27 面，尾端則有一向上傾斜平面，可更輕鬆立、放機車中柱不
28 費力，達到機車中柱操作輕鬆不費力、整體輕量化及騎乘安
29 全性之目的。」之技術特徵。

30 ③系爭專利請求項1與乙證6相較，乙證6說明書第【0013】段
31 及圖式第1、2圖（本院卷(-)第491至492頁）揭露一種摩托車

01 主停車架，包括有倒置的U型主支架7，倒置的U型主支架的
02 左、右支架底端均設有支架底座板1；U型主支架的左支架底
03 部側面焊有踏桿3，踏板桿尾端固定連接有主支架踏板4，踏
04 桿與左支架連接處上設有踏桿加強板2之技術內容。又乙證6
05 說明書第【0015】段（本院卷(-)第491頁）揭露所述的踏板
06 桿加強板呈三角狀，加強板中間由左至右分別設有直徑8毫
07 米、12毫米、15毫米的圓孔之技術內容。而乙證6揭示之踏
08 桿3、主支架踏板4及踏桿加強板2，可對應系爭專利請求項1
09 側邊踏桿、踏板及連接肋片之技術特徵；乙證6圖式第1、2
10 圖揭示之踏桿加強板具有圓孔之特徵，所屬技術領域中具有
11 通常知識者可輕易思及系爭專利具有透氣輕量化之技術特
12 徵；是以，乙證6已揭示系爭專利請求項1「於一側腳柱設有一
13 側邊踏桿，其側邊踏桿上方設有一連結肋片，利用一連結
14 肋片將U型管體與側邊踏桿緊密透氣輕量化結合」之技術特
15 徵。惟乙證6仍未揭示系爭專利請求項1「另，該兩側之腳座
16 前端設一圓弧面，中間一延伸面，尾端則有一向上傾斜平
17 面，可更輕鬆立、放機車中柱不費力，達到機車中柱操作輕
18 鬆不費力、整體輕量化及騎乘安全性之目的。」之技術特
19 徵。

20 ④系爭專利請求項1與乙證7相較，乙證7圖式第1、2圖（本院
21 卷(-)第498、499頁）揭露一種摩托車主支架安裝結構，包括
22 主支架1及其二側支腿3，該支腿3的底端均設有一腳座，各
23 該腳座的前端設一圓弧面、其中間為一延伸面，其尾端則有
24 一向上傾斜平面之技術內容。而乙證7之支架1、支腿3及腳
25 座特徵，相當系爭專利請求項1U型管體、腳柱及腳座之技
26 術特徵；乙證7圖式第1、2圖之腳座已揭示相當系爭專利請
27 求項1腳座前端設一圓弧面，中間一延伸面，尾端則有一向
28 上傾斜平面之技術特徵，所屬技術領域中具有通常知識者可
29 無歧異得知具有系爭專利請求項1「可更輕鬆立、放機車中
30 柱不費力，達到機車中柱操作輕鬆不費力、整體輕量化及騎
31 乘安全性之目的」相同之功效；是以，乙證7已揭示系爭專

01 利請求項1「該兩側之腳座前端設一圓弧面，中間一延伸
02 面，尾端則有一向上傾斜平面，可更輕鬆立、放機車中柱不
03 費力，達到機車中柱操作輕鬆不費力、整體輕量化及騎乘安
04 全性之目的」之技術特徵。

05 ⑤乙證4至7均為應用於機車中柱結構之技術領域，具有關聯
06 性，且所揭示之機車中柱皆藉由二腳座、側邊踏桿、踏板等
07 元件之組合，應用於支撐機車車架之作用、功能上具有共通
08 性，將乙證5之連結片結構、乙證6與側邊踏桿緊密透氣輕量
09 化結合之連結肋片結構及乙證7設有圓弧面、延伸面及向上
10 傾斜平面之腳座，應用於乙證4加高頂柱之機車中柱，為所
11 屬技術領域中具有通常知識者所能輕易完成，且未產生無法
12 預期之功效，故所屬技術領域中具有通常知識者具有合理動
13 機結合乙證4至7而完成系爭專利請求項1之創作。再者，乙
14 證4與系爭專利所欲解決改良「 \square 型管體上方之頂柱過低，
15 當騎乘者換上胎徑加高加大抓地力較好之輪胎時，在高速行
16 駛時，外胎因離心力變形使胎徑加大，會有磨到 \square 型管體上
17 方之頂柱而爆胎之危險」之技術問題完全相同（本院卷(一)第
18 180至181頁、第462至466頁）。因此，乙證4至7之組合足以
19 證明系爭專利請求項1不具進步性。

20 (2)系爭專利請求項2部分：

21 ①系爭專利請求項2為直接依附於系爭專利請求項1之附屬項，
22 包含請求項1全部技術特徵，乙證4至7之組合足以證明系爭
23 專利請求項1不具進步性，已如前述；又系爭專利請求項2附
24 屬技術特徵為「其中，該 \square 型管體頂柱高度拉高，當騎乘者
25 換上加高加大抓地力更好之輪胎增加騎乘舒適感與安全性
26 時，在高速行駛外胎因離心力變形使胎徑加大，外胎不會有
27 磨到 \square 型管體上方之頂柱而爆胎摔車之危險，增加騎乘安全
28 性之目的。」，而乙證4之截圖6至截圖10（本院卷(一)第464
29 至466頁）揭示機車中柱改良後，頂柱的高度拉高，與輪胎
30 間的間隙增大，高胎（大胎）就不會磨擦機車中柱的頂柱之
31 內容；是以，乙證4已揭示系爭專利請求項2「其中，該 \square 型

01 管體頂柱高度拉高，當騎乘者換上加高加大抓地力更好之輪
02 胎增加騎乘舒適感與安全性時，在高速行駛外胎因離心力變
03 形使胎徑加大，外胎不會有磨到U型管體上方之頂柱而爆胎
04 摔車之危險，增加騎乘安全性之目的。」之技術特徵。

05 ②由上所述，系爭專利請求項2為所屬技術領域中具有通常知
06 識者依據乙證4至7之組合所能輕易完成，乙證4至7之組合足
07 以證明系爭專利請求項2不具進步性。

08 (3)系爭專利請求項3部分：

09 ①系爭專利請求項3為直接依附於系爭專利請求項1之附屬項，
10 包含請求項1全部技術特徵，乙證4至7之組合足以證明系爭
11 專利請求項1不具進步性，已如前述；系爭專利請求項3附屬
12 技術特徵為「其中，該U型管體上方利用簡易之連結片一、
13 連結片二與轉軸管緊密結合，成開放空間無包覆，更具透氣
14 性，達到機車中柱整體輕量化而不失其強度之目的。」，而
15 乙證5說明書第【0008】、【0040】段及圖式第2圖（本院卷
16 (-)第470、472、477頁）揭示一種摩托車主支架，支架主體1
17 0包括支架體11、二支架連接板12和第一轉軸13，支架體11
18 透過支架連接板12與第一轉軸13固接形成一體結構之技術內
19 容。乙證5揭示之支架主體10、支架體11、二支架連接板1
20 2、轉軸13特徵，可對應系爭專利請求項1U型管體、腳座、
21 連結片一及連結片二、轉軸管之技術特徵；是以，乙證5已
22 揭示系爭專利請求項3「該U型管體上方利用簡易之連結片
23 一、連結片二與轉軸管緊密結合，成開放空間無包覆，更具
24 透氣性」相同技術特徵，自具有系爭專利請求項3「達到機
25 車中柱整體輕量化而不失其強度之目的」之作用或功效。

26 ②由上所述，系爭專利請求項3為所屬技術領域中具有通常知
27 識者依據乙證4至7之組合所能輕易完成，乙證4至7之組合足
28 以證明系爭專利請求項3不具進步性。

29 (4)系爭專利請求項4部分：

30 ①系爭專利請求項4為直接依附於系爭專利請求項1之附屬項，
31 包含請求項1全部技術特徵，乙證4至7之組合足以證明系爭

01 專利請求項1不具進步性，已如前述；系爭專利請求項4附屬
02 技術特徵為「其中，該側邊踏桿上方之連結肋片，其為板片
03 狀，當騎乘時過彎壓車時，其連結肋片不會磨擦到地面而造成
04 損傷及摔車之危險，增加騎乘安全性之目的。」，而乙證
05 6說明書第【0015】段及圖式第1、2圖（本院卷(一)第491至49
06 2頁）揭露一種摩托車主停車架之踏桿與左支架連接處上設有
07 踏桿加強板2，所述的踏板桿加強板呈三角狀之技術內
08 容。乙證6之踏板桿加強板已揭示相當於系爭專利請求項4
09 「該側邊踏桿上方之連結肋片，其為板片狀」之技術特徵，
10 自具有系爭專利請求項4「當騎乘時過彎壓車時，其連結肋
11 片不會磨擦到地面而造成損傷及摔車之危險，增加騎乘安全
12 性之目的」之作用或功效。

13 ②由上所述，系爭專利請求項4為所屬技術領域中具有通常知
14 識者依據乙證4至7之組合所能輕易完成，乙證4至7之組合足
15 以證明系爭專利請求項4不具進步性。

16 (5)爭專利請求項5部分：

17 ①系爭專利請求項5為直接依附於系爭專利請求項1之附屬項，
18 包含請求項1全部技術特徵，乙證4至7之組合可證明系爭專
19 利請求項1不具進步性，已如前述；系爭專利請求項5附屬技
20 術特徵為「其中，該口型管體側邊利用板片狀較少材積之一
21 連結肋片與側邊踏桿緊密結合，成開放空間無包覆，更具透
22 氣性，達到機車中柱整體輕量化而不失其強度之目的。」，
23 而乙證6說明書第【0015】段及圖式第1、2圖（本院卷(一)第4
24 91至492頁）揭露一種摩托車主停車架之踏桿與左支架連接
25 處上設有踏桿加強板2，所述的踏板桿加強板呈三角狀，加
26 強板中間由左至右分別設有直徑8毫米、12毫米、15毫米的
27 圓孔之技術內容，乙證6圖式第1、2圖所示設有圓孔之踏桿
28 加強板特徵，已揭示相當於系爭專利請求項5「該口型管體
29 側邊利用板片狀較少材積之一連結肋片與側邊踏桿緊密結
30 合，成開放空間無包覆，更具透氣性」之技術內容，自具有

01 系爭專利請求項5「達到機車中柱整體輕量化而不失其強度
02 之目的」之作用或功效。

03 ②由上所述，系爭專利請求項5為所屬技術領域中具有通常知
04 識者依據乙證4至7之組合所能輕易完成，乙證4至7之組合足
05 以證明系爭專利請求項5不具進步性。

06 (6)系爭專利請求項6部分：

07 ①系爭專利請求項6為直接依附於系爭專利請求項1之附屬項，
08 包含請求項1全部技術特徵，乙證4至7之組合足以證明系爭
09 專利請求項1不具進步性，已如前述；系爭專利請求項6附屬
10 技術特徵為「其中，該兩側之腳座前端設一圓弧面，中間一
11 延伸面，尾端則有一向上傾斜平面，可更輕鬆立、放機車中
12 柱不費力，以上達到機車中柱操作輕鬆不費力之目的。」，
13 而乙證7圖式第1、2圖（本院卷(一)第498、499頁）揭露一種
14 摩托車主支架安裝結構之支腿3的底端均設有一腳座，各該
15 腳座的前端設一圓弧面、其中間為一延伸面，其尾端則有一
16 向上傾斜平面之技術內容。乙證7腳座已揭示系爭專利請求
17 項6「該兩側之腳座前端設一圓弧面，中間一延伸面，尾端
18 則有一向上傾斜平面，可更輕鬆立、放機車中柱不費力」之
19 技術內容，自具有系爭專利請求項6「達到機車中柱操作輕
20 鬆不費力之目的」之作用或功效。

21 ②由上所述，系爭專利請求項6為所屬技術領域中具有通常知
22 識者依據乙證4至7之組合所能輕易完成，乙證4至7之組合足
23 以證明系爭專利請求項6不具進步性。

24 (7)系爭專利請求項7部分：

25 ①系爭專利請求項7為直接依附於系爭專利請求項1之附屬項，
26 包含請求項1全部技術特徵，乙證4至7之組合足以證明系爭
27 專利請求項1不具進步性，已如前述；系爭專利請求項7附屬
28 技術特徵為「其中，該連結片一、連結片二，其輕量化省料
29 孔及省料缺口可依需求做不同之幾何形狀與數量，以達到整
30 體輕量化而不失其強度之目的。」，而系爭專利圖式第1圖
31 至第5-1圖（本院卷(一)第444至449頁）為習知機車中柱之連

01 接片，以及乙證4之截圖A、截圖2及截圖3（本院卷(-)第461
02 至463頁）之機車中柱連接片已揭示該連接片具有不同數量
03 幾何形狀省料口、省料缺口之技術特徵；是以，乙證4已揭
04 示相當於系爭專利請求項7「該連結片一、連結片二，其輕
05 量化省料孔及省料缺口可依需求做不同之幾何形狀與數量」
06 之技術內容，自具有系爭專利請求項7「達到整體輕量化而
07 不失其強度之目的」之作用或功效。

08 ②由上所述，系爭專利請求項7為所屬技術領域中具有通常知
09 識者依據乙證4至7之組合所能輕易完成，乙證4至7之組合足
10 以證明系爭專利請求項7不具進步性。

11 (8)至原告雖主張：①系爭專利請求項1所謂頂柱(14)高度拉
12 高，係生產過程中增長U形管體長度再成型彎折製程中自然
13 拉高頂柱距離地面之高度，與乙證4影片內容對已出廠之機
14 車中柱之頂柱底部進行事後打凹改造製程不同，兩者技術手
15 段不同，乙證4未具有系爭專利請求項1「該U型管體頂柱高
16 度拉高」之技術特徵；②系爭專利請求項1所界定「連結片
17 一(5)、連結片二(6)與轉軸管(4)緊密透氣輕量化結合」係
18 屬手段功能用語(means-plus-function)，於解釋系爭專利
19 請求項1中的連結片二(6)時，應包含系爭專利說明書及圖式
20 所揭露的相對應實施例，亦即應將該連結片二(6)具一彎折
21 狀的<型板體技術特徵讀入系爭專利請求項1所解釋專利範
22 圍中；③依「could-would 法則」判斷法則，乙證4至7不具
23 組合動機等語。惟查：

24 ①系爭專利為新型專利，新型專利係保護利用自然法則之技術
25 思想具體表現於物品之形狀、構造或組合之創作，原告所稱
26 製程上之差異顯非系爭新型專利之創作範圍；況且，系爭專
27 利說明書、申請專利範圍及圖式內容，皆未揭露或教示系爭
28 專利之製程為何，而乙證4與系爭專利同為改良機車中柱頂
29 柱底部高度之技術手段達成相同之目的，是原告上開主張顯
30 非可採。加長U型管體後進行彎折或出廠後之機車中柱進行
31 改造而成，顯為原告臨訟杜撰之詞，應不足採。

01 ②按複數技術特徵組合之發明，其申請專利範圍之技術特徵，
02 得以手段功能用語或步驟功能用語表示；於解釋申請專利範
03 圍時，應包含發明說明中所敘述對應於該功能之結構、材料
04 或動作及其均等範圍。判斷是否為手段功能用語或步驟功能
05 用語，應以請求項是否有下列記載為判斷：(1)使用「手段
06 (或裝置)用以 (means for)」或「步驟用以 (step fo
07 r)」用語記載技術特徵。(2)「手段(或裝置)用以」或
08 「步驟用以」用語，必須記載特定功能。(3)「手段(或裝
09 置)用以」或「步驟用以」用語，不得記載足以達成特定功
10 能之完整結構、材料或動作。而系爭專利請求項1「該口型
11 管體頂柱高度拉高，上方利用簡易之連結片一、連結片二與
12 轉軸管緊密透氣輕量化結合」之技術特徵，由該請求項所界
13 定內容所屬技術領域中具有通常知識者，可知該口型管體頂
14 柱上方包含連結片一及連結片二，並與轉軸管結合，其中連
15 結片一、二之記載已足以達到「緊密透氣輕量化」之特定功
16 能；又原告所述系爭專利之連結片二(6)之形狀應為一具有
17 彎折狀之「<型板體」結構之技術特徵，僅可由圖式內容推
18 知，然系爭專利說明書內容均未界定該連結片二(6)之外形
19 結構，是原告上開所述顯不足採。

20 ③乙證4至7在技術領域上具有關聯性，且於作用、功能上具有
21 共通性，其中乙證4與系爭專利所欲解決之技術問題相同，
22 均如前述，是所屬技術領域中具有通常知識者其主觀上會有
23 組合乙證4至7之動機，並有意願執行，而將乙證4加高頂柱
24 之技術應用至乙證5、6、7上。因此，原告所稱乙證4至7不
25 具組合動機顯不足採。

26 (三)因系爭專利請求項1至7不具進步性，故系爭專利有得撤銷之
27 事由，原告不得對被告等主張專利權，是本件其餘爭點（被
28 告冠鈞公司有無故意過失、被告等應否負損害賠償責任、損
29 害賠償金額應如何計算、原告請求除去及防止侵害有無理
30 由），即無逐一論駁之必要，附此敘明。

01 七、綜上所述，系爭產品雖落入系爭專利請求項1至7之文義範圍，
02 惟因乙證4至7之組合足以證明系爭專利請求項1至7不具
03 進步性，故系爭專利有得撤銷之事由，依智慧財產案件審理
04 法第41條第2項規定，原告自不得對被告等主張權利。從
05 而，原告依專利法第120條準用同法第96條第1項至第3項、
06 公司法第23條第2項規定，請求被告等應連帶給付原告100萬
07 元及法定遲延利息，並請求除去及防止侵害，均無理由，應
08 予駁回。又原告之訴既經駁回，其假執行之聲請失其依據，
09 應併予駁回。

10 八、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所提證據，經
11 本院斟酌後，核與判決結果不生影響，爰不另逐一論述，附
12 此敘明。

13 訴訟費用負擔之依據：智慧財產案件審理法第2條，民事訴訟法
14 第78條。

15 中 華 民 國 115 年 1 月 20 日
16 智慧財產第二庭
17 法 官 林怡伸

18 以上正本係照原本作成。

19 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，上
20 訴時應提出委任律師或具有智慧財產案件審理法第10條第1項但
21 書、第5項所定資格之人之委任狀；委任有前開資格者，應另附
22 具各該資格證書及釋明委任人與受任人有上開規定（詳附註）所
23 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
24 訴審裁判費。

25 中 華 民 國 115 年 1 月 20 日
26 書記官 林佳蘋

27 附註：

28 智慧財產案件審理法第10條第1項、第5項

29 智慧財產民事事件，有下列各款情形之一者，當事人應委任律師
30 為訴訟代理人。但當事人或其法定代理人具有法官、檢察官、律
31 師資格者，不在此限：

- 01 一、第一審民事訴訟事件，其訴訟標的金額或價額，逾民事訴訟
02 法第四百六十六條所定得上訴第三審之數額。
- 03 二、因專利權、電腦程式著作權、營業秘密涉訟之第一審民事訴
04 訟事件。
- 05 三、第二審民事訴訟事件。
- 06 四、起訴前聲請證據保全、保全程序及前三款訴訟事件所生其他
07 事件之聲請或抗告。
- 08 五、前四款之再審事件。
- 09 六、第三審法院之事件。
- 10 七、其他司法院所定應委任律師為訴訟代理人之事件。
- 11 當事人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親，或當事人為
12 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
13 法院認為適當者，亦得為第一項訴訟代理人。