

智慧財產法院民事判決

107年度民專訴字第41號

原告 山立通運股份有限公司

法定代理人 吳建立

訴訟代理人 李平勳律師（兼送達代收人）

蘇柏榮

林湧群

被告 鐵鑫汽車車體有限公司

兼 法 定

代 理 人 杜啟星

被 告 張鍵勝

順申通運股份有限公司

兼 上 一 人

法定代理人 王譽靜

被 告 尤永忠

共 同

訴訟代理人 黃世瑋律師

複代理人 李芝伶律師

詹偉鴻

上列當事人間侵害專利權有關財產權爭議等事件，本院於107 年
12月3 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：

01 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
02 　，非為訴之變更或追加，民事訴訟法第256 條定有明文。查
03 原告起訴時訴之聲明第2 項為：「被告不得自行或使他人製
04 造、為販賣之要約、販賣、使用、或為上述目的而進口侵害
05 中華民國公告號第I471236 號『可升降及折收之尾門』發明
06 專利、公告號第I471237 號『具安全閉鎖之升降尾門』發明
07 專利、公告號第M432550 號『三層式運輸載具』新型專利與
08 公告號第I253413 號『可轉變車輛承板組合架構之車輛運輸
09 板車』發明專利之專利權之物品。」（見本院卷1 第23頁）
10 　，嗣於民國107 年4 月24日具狀將「公告號第I253413 號『
11 可轉變車輛承板組合架構之車輛運輸板車』發明專利，更改
12 為公告號第I233407 號『雙層載檯之運輸卡車』發明專利」
13 　（見本院卷1 第461 頁），因原告起訴狀事實理由攔及原證
14 10專利侵害鑑定報告均以公告號第I233407 號「雙層載檯之
15 運輸卡車」之發明專利為侵權行為之事實基礎，是核原告所
16 為，僅係更正事實上之陳述，並未變更訴訟標的，非為訴之
17 變更或追加，應予准許。

18 貳、實體方面：

19 一、原告起訴主張：

20 （一）原告為我國第I233407 號「雙層載檯之運輸卡車」發明
21 專利（下稱：系爭專利1 ）、第M432550 號「三層式運
22 輸載具」新型專利（下稱：系爭專利2 ）、第I471236
23 號「可升降及折收之尾門」發明專利（下稱：系爭專利
24 3 ）、及第I471237 號「具安全閉鎖之升降尾門」發明專
25 利（下稱：系爭專利4 ）、之專利權人，專利權期間分別
26 自94年6 月1 日至113 年6 月17日止、101 年7 月1 日

至111年3月19日止、104年2月1日至121年3月21日止及104年2月1日至121年3月21日止。又原告依系爭專利1-4技術內容製造出三層運輸載具（下稱：系爭載具）承攬托運機車及其他貨物商品業務，被告尤永忠自99年起迄105年8月止，為原告外包運輸司機，其與被告鐵鑫汽車車體有限公司（下稱：鐵鑫公司）經理即被告張鍵勝接洽，模仿製造與系爭載具如出一轍之侵權載具至少3輛，交付予被告尤永忠，惟礙於法令限制，被告尤永忠乃將系爭產品靠行登記於被告順申通運股份有限公司（下稱：順申公司）。再者，侵權載具之技術內容，包含原告於本件起訴前，自行拍攝之侵權載具之實物（下稱：被控侵權物1）、保全證據程序所拍攝之實物（下稱：被控侵權物2）、107年8月10日本院勘驗程序所拍攝之實物（下稱：被控侵權物3）等3類型，其中，被控侵權物1已落入系爭專利4請求項1之文義範圍，被控侵權物2已落入系爭專利4請求項1之均等範圍，被控侵權物3已落入系爭專利1請求項1之文義範圍、系爭專利2請求項1之文義範圍及系爭專利3請求項1文義或均等範圍，且系爭專利1、2、3、4並無得撤銷之事由。從而，被告均未經原告之授權，故意仿造系爭載具，而與原告為相同之營利用途，當屬共同侵害原告所有之系爭專利1-4專利權；另被告杜啟星、王譽靜分別為鐵鑫公司、順申公司之代表人，爰依專利法第96條第2項、第120條準用第96條第1項後段、第97條第1項第1款、第2項、第120條準用第97條第1項第1款、第2項，民法第184條第1項前段、第

185 條、第188 條、第28條，公司法第23條第2 項等規定，提起本件訴訟。

(二) 聲明：

1.被告順申公司、王譽靜及尤永忠應連帶給付原告新臺幣（下同）1321萬0230元，及自起訴狀繕本送達最後被告之翌日起至清償日止，按週年利率百分之5 計算之利息。

2.被告鐵鑫公司、杜啟星、張鍵勝、尤永忠應連帶給付原告588 萬元，及自起訴狀繕本送達最後被告之翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。

3.被告不得自行或使他人製造、為販賣之要約、販賣、使用、或為上述目的而進口侵害系爭專利1 、2 、3 、4 之專利權之物品。

4.第1 、2 項聲明，原告願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告抗辯：

(一) 依系爭專利4 所載之技術特徵，其勾部必須「被保持在被保持在可被連桿之自由端頂推之相對位置」，方可達「快速定位/ 釋放門板」之效，然被控侵權物1 之勾部自由擺動，常態朝下休止，無法被保持在可被連桿之自由端頂推之相對位置，故連桿之自由端無法頂推該勾扣端上之一頂推面而被勾扣於該勾部，是以，被控侵權產品1 並未落入系爭專利4 請求項1 之文義範圍。又被控侵權物2 之拉伸彈簧係連接於第一凸伸部且係固接至門板之骨架而非邊框，其連桿另一端之自由端係樞接一門桿，且自由端未穿入邊框且未凸伸出穿孔，而於拉動拉桿時，門桿凸伸出穿孔外，未退回穿孔內，其滑座亦未

01 樞設勾具而是設有擋桿以擋止門桿，亦無供勾扣連桿之
02 勾部，故被控侵權物2 並未落入系爭專利4 請求項1 之
03 文義範圍，且查，被控侵權物2 「拉伸彈簧與拉桿」及
04 「門桿及擋桿」之結構配置、交互作動關係及產生之技
05 術效果與系爭專利4 請求項1 不同，自未落入系爭專利
06 4 請求項1 之均等範圍。再者，被控侵權物3 係為三層
07 載檯，自與系爭專利1 「雙層載檯」之技術手段不同，
08 未落入系爭專利1 請求項1 之文義範圍。此外，原告主
09 張之系爭專利1 請求項1 、系爭專利2 請求項1 、系爭
10 專利3 請求項1 均具有應撤銷之事由，自不得向被告主
11 張權利。此外，原告亦未具體舉證被告有侵害系爭專利
12 1-4 之故意、過失，且原告以其自身之營業額作為損害
13 賠償之計算基礎，卻未舉證說明其計算依據，原告提起
14 本件訴訟為無理由。

15 (二) 答辯聲明：

16 1.原告之訴駁回。

17 2.如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

18 三、兩造不爭執事項（見本院卷3第219-221頁）：

19 (一) 原告為系爭專利1 之專利權人，專利權期間自94年6 月
20 1 日至113 年6 月17日止。

21 (二) 原告為系爭專利2 之專利權人，專利權期間自101 年7
22 月1 日起至111 年3 月19日止。

23 (三) 原告為系爭專利3 之專利權人，專利權期間自104 年2
24 月1 日起至121 年3 月21日止

25 (四) 原告為系爭專利4 之專利權人，專利權期間自104 年2
26 月1 日起至121 年3 月21日止。

01 (五) 系爭專利2 經經濟部智慧財產局107 年4 月18日審定「
02 請求項1 至3 舉發成立，應予撤銷」。原告已於107 年
03 5 月21日就上開審定結果提起訴願在案。

04 (六) 被告尤永忠與被告鐵鑫公司經理張鍵勝接洽，委託被告
05 鐵鑫公司製造外側印有「順申公司」之字樣，車牌號碼
06 0000000 號（車身號碼T1220S12）、HBB3059 號（車身
07 號碼T1220S1 ）、HBB3060 號（車身號碼T1220S1 ）之
08 系爭產品，並靠行登記於被告順申公司名下。

09 四、兩造爭執事項（見本院卷3 第221-223 頁、本院卷3 第49
10 3 頁）：

11 本件經依民事訴訟法第271 條之1 準用同法第270 條之1
12 第1 項第3 款、第3 項規定，整理並協議簡化爭點如下：

13 (一) 專利侵權部分：

14 1.被控侵權物1 是否落入系爭專利4 請求項1 文義範圍
15 ？

16 2.被控侵權物2 是否落入系爭專利4 請求項1 均等範圍
17 ？

18 3.被控侵權物3 是否落入系爭專利1 請求項1 文義範圍
19 、系爭專利2 請求項1 文義範圍、系爭專利3 請求項
20 1 文義或均等範圍？

21 (二) 專利有效性部分：

22 1.被證1 、2 、3 之組合；被證2 、14之組合，是否可
23 以證明系爭專利1 請求項1 不具進步性？

24 2.被證4 是否可以證明系爭專利2 請求項1 不具進步性
25 ？

26 3.被證6 是否可以證明系爭專利3 請求項1 不具新穎性

01 ?

02 4.被證6 是否可以證明系爭專利3 請求項1 不具進步性

03 ?

04 5.被證7 、9 、12之組合；被證7 、10、12之組合；被
05 證7 、11、12之組合；被證8 、9 、12之組合；被證
06 8、10、12；被證8 、11、12之組合，是否可以證明系
07 爭專利4 請求項1 不具進步性？

08 (三) 原告請求被告順申公司、王譽靜及尤永忠應連帶給付
09 原告1321萬230 元及法定遲延利息；被告鐵鑫公司、
10 杜啟星、張鍵勝及尤永忠應連帶給付原告588 萬元及
11 法定遲延利息，是否有理由？

12 (四) 原告請求被告禁止侵害是否有理由？

13 五、兩造之爭點及論斷：

14 (一) 按當事人主張或抗辯智慧財產權有應撤銷、廢止之原
15 因者，法院應就其主張或抗辯有無理由自為判斷，不
16 適用民事訴訟法、行政訴訟法、商標法、專利法、植
17 物品種及種苗法或其他法律有關停止訴訟程序之規定
18 。前項情形，法院認為有撤銷、廢止之原因時，智慧
19 財產權人於該民事訴訟中不得對於他造主張權利，智
20 慧財產案件審理法第16條定有明文。查系爭專利1 請
21 求項共計9 項，其中請求項1 為獨立項，其餘均為附
22 屬項；系爭專利2 請求項共計3 項，其中請求項1 為
23 獨立項，其餘均為附屬項；系爭專利3 請求項共計9
24 項，其中請求項1 為獨立項，其餘均為附屬項；系爭
25 專利4 請求項共計4 項，其中請求項1 為獨立項，其
26 餘均為附屬項。又原告係起訴主張被控侵權物1 、2

01 、3 侵害系爭專利1 請求項1 ；系爭專利2 請求項1
02 ；系爭專利3 請求項1 ；系爭專利4 請求項1 ，被告
03 則抗辯上開專利權，有應撤銷事由。基此，系爭專利1
04 -4先後由經濟部智慧財產局（下稱：智慧局）於94年4
05 月4 日、101 年5 月1 日、103 年12月12日、103 年
06 12月12日審定核准專利，此經本院依職權函調系爭專
07 利之申請卷及舉發卷查明屬實，且有公告本4 件在卷
08 可稽，是以，系爭專利1 請求項1 是否有應撤銷之原
09 因，應以核准審定時即92年2 月6 日修正公布、93年7
10 月1 日施行之專利法（下稱：92年專利法）為斷；系
11 爭專利2 請求項是否有應撤銷之原因，應以核准審定
12 時即99年8 月25日修正公布、99年9 月12日施行之專
13 利法（下稱：99年專利法）為斷；系爭專利3 、4 請
14 求項是否有應撤銷之原因，應以核准審定時即103 年1
15 月22日修正公布、103 年3 月24日施行之專利法（下
16 稱：103 年專利法）為斷，先予敘明。

17 （二）按凡利用自然法則之技術思想之高度創作，而可供產
18 業上利用者，得依法申請取得發明專利。惟發明為其
19 所屬技術領域中具有通常知識者依申請前之先前技術
20 所能輕易完成時，不得依法申請取得發明專利，系爭
21 專利核准時之專利法第21條、第22條第4 項分別定有
22 明文。此即發明專利須具備進步性之規定。關於申請
23 專利之發明是否具有進步性，實務上係依下列步驟進
24 行判斷：1.確定申請專利之發明的範圍；2.確定相關
25 先前技術所揭露之內容；3.確定該發明所屬技術領域
26 中具有通常知識者之技術水準；4.確認該發明與相關

01 先前技術所揭露之內容間的差異；5.該發明所屬技術
02 領域中具有通常知識者參酌相關先前技術所揭露之內
03 容及申請時之通常知識，是否能輕易完成申請專利之
04 發明。一般而言，與發明相關之先前技術內容，包括
05 ：發明所記載之先前技術或舉發證據資料等，均得作
06 為確定上開技術水準之客觀證據。至於如何在個案中
07 客觀確定該發明所屬技術領域中具有通常知識者之技
08 術水準，必須依據個案之具體證據作為基礎進行論證
09 。此外，由於判斷專利有無進步性之相關事實，往往
10 涉及專門知識，而專利權人、舉發人或其等訴訟代理
11 人、專利專責機關之代理人等，多係具有發明所屬技
12 術領域之相關知識或技能者，是以當事人就「具有通
13 常知識者」及其於申請日之技術水準之認定加以爭執
14 時，自應提出證據加以證明，並具體指明該事實涵攝
15 於個案之先前技術組合後，對於進步性之決定究有何
16 影響。如當事人已於事實審就系爭專利與舉發證據所
17 揭露之內容間有何差異，參酌相關先前技術所揭露之
18 內容及申請時之通常知識，是否能輕易完成申請專利
19 之發明加以辯論，應認當事人已就該發明所屬技術領
20 域中具有通常知識者及其於申請日之技術水準進行辯
21 論（最高行政法院106 年度判字第651 號判決意旨參
22 照）。

23 （三）系爭專利之技術分析：

24 1.系爭專利1：

25 (1)系爭專利1 之技術內容（主要圖式，如附圖1 ）

26 ：

01 系爭專利1 為一種雙層載臺之運輸卡車，其包括
02 有一上層載臺、一下層載臺、一升降機構，以及
03 由升降機構帶動一尾門升降，上層載臺係可於該
04 下層載臺之上方升降，而升降機構係設置於上、
05 下層載臺之一端，而升降機構包括有二軌道，尾
06 門係沿軌道升降，升降機構在二軌道其中至少一
07 軌道內設有一動力裝置，以帶動尾門之升降，而
08 尾門之兩側分別樞接一向上延伸的立桿，各立桿
09 係分別容置於各軌道內，並沿各軌道移動，且其
10 中至少一立桿係與對應之動力裝置連接，以供動
11 力裝置帶動各立桿於各軌道內升降移動（參系爭
12 專利1 發明摘要，見本院卷1 第109 頁）。

13 (2)系爭專利1 請求項分析：

14 系爭專利1 請求項共計9 項，其中請求項1 為獨
15 立項，其餘均為附屬項。又原告主張被控侵權物3
16 落入系爭專利1 請求項1 之文義範圍，被告除抗
17 辯被控侵權物3 未侵害前揭系爭專利1 請求項1
18 之文義範圍外，並抗辯前揭系爭專利1 請求項1
19 有應撤銷之事由，故以下僅依兩造所爭執之請求
20 項1 為技術分析：

21 請求項1 ：一種雙層載臺之運輸卡車，該運輸卡
22 車包括有一上層載臺、一下層載臺、
23 一升降機構，以及由該升降機構帶動
24 一尾門升降，其中；該運輸卡車之上
25 層載臺係可於該下層載臺之上方升降
26 ，而該升降機構係設置於該上、下層

載檯相對該運輸卡車之車頭的一端；
該升降機構包括有二軌道，各該軌道
係分別設於該上、下層載檯一端之兩
側，該尾門之兩側係沿各該軌道升降
，而該升降機構在二軌道其中至少一
軌道內設有一動力裝置，以供帶動該
尾門之升降；該尾門係為一可供承載
貨物之平台，該尾門之兩側分別樞接
一向上延伸的立桿，各該立桿係分別
容置於該升降機構之各該軌道內，並
沿各該軌道移動，且其中至少一立桿
係與對應之動力裝置連接，以供該動
力裝置帶動各該立桿於各該軌道內升
降移動。

2. 系爭專利2：

(1) 系爭專利2 之技術內容（主要圖式，如附圖2）：

系爭專利2 提供一種三層式運輸載具，在於底層
平台的兩端分別為一車頭及一升降平台，中層升
降台可昇降地連結於底層平台，在底層平台及中
層升降台之間形成一下層空間，且頂層升降台可
昇降地連結於中層升降台，在中層升降台及頂層
升降台之間形成一上層空間，升降平台可被調整
至與底層平台、中層升降台及頂層升降台分別等
高，藉此構成本創作（參系爭專利2 新型摘要，
見本院卷1 第167 頁）。

(2)系爭專利2請求項分析：

系爭專利2 請求項共計3 項，其中請求項1 為獨立項，其餘均為附屬項。又原告主張被控侵權物3 落入系爭專利2 請求項1 之文義範圍，被告除抗辯被控侵權物3 未侵害前揭系爭專利2 請求項1 之文義範圍外，並抗辯前揭系爭專利2 請求項1 有應撤銷之事由，故以下僅依兩造所爭執之請求項1 為技術分析：

請求項1 ：一種三層式運輸載具，包括一車頭、一底層平台、一中層升降台、一頂層升降台及一升降平台，其中該車頭連結在底層平台的一端，該升降平台連結該底層平台而位在與該車頭相對的另一端，該中層升降台以至少四相對位在對角之第一液壓缸可昇降地連結於該底層平台，而在該底層平台及該中層升降台之間形成一可調整高度限制的下層空間，且該頂層升降台亦以至少四相對位在對角之第二液壓缸可昇降地連結於該中層升降台，而在該中層升降台及該頂層升降台之間形成一可調整高度限制的上層空間，該升降平台可被調整至與該底層平台、中層升降台及頂層升降台分別等高。

3.系爭專利3：

(1)系爭專利3 之技術內容（主要圖式，如附圖3）：

系爭專利3 為一種可升降及折收之尾門具有一直立軌道及一設於軌道中之滑座，其中軌道內滑設有一L 形滑座及一驅動單元，此滑座具有一直立部及一平伸部，平伸部朝外伸出軌道且樞接有一門板，而直立部設有一平行於平伸部之貫通槽，貫通槽內樞設有一內滑輪，而一鏈條一端固定於軌道內而可受驅動單元拉動，此鏈條穿經滑座之貫通槽且自內滑輪底端繞過內滑輪並固接於門板之一適當位置處，俾供門板之升降，又滑座之直立部設有一定位裝置，俾供固定滑座於軌道內之相對位置，而可供滑座定位後門板受鏈條之拉動而形成樞轉收折（參系爭專利3 發明摘要，見本院卷1 第359 頁）。

(2)系爭專利3請求項分析：

系爭專利3 請求項共計9 項，其中請求項1 為獨立項，其餘均為附屬項。又原告主張被控侵權物3 落入系爭專利3請求項1 之文義或均等範圍，被告除抗辯被控侵權物3 未侵害前揭系爭專利3 請求項1 之權利範圍外，並抗辯前揭系爭專利3 請求項1 有應撤銷之事由，故以下僅依兩造所爭執之請求項1 為技術分析：

請求項1 ：一種可升降及折收之尾門，其設於車輛相對於車頭之尾端，該尾門於該尾端兩側分別設有一直立的軌道及一設於該軌道中之滑座，其中：該軌道開設有一朝車輛尾端外之開口，而該軌

道內設有該滑座及可拉動一線體之驅動單元；該滑座呈L形而具有一直立部及一平伸部，該平伸部朝外伸出該軌道之開口，該平伸部樞接有一可於直立部與平伸部間樞轉之門板，而該直立部設有數滾輪而滑設於該軌道上，該直立部設有一平行於該平伸部之貫通槽，該貫通槽內樞設有一內滑輪，而該線體穿經該貫通槽且自該內滑輪底端繞過該內滑輪並固接於該門板之一適當位置處；一固定該滑座於該軌道內之相對位置的定位裝置，俾供該滑座定位後該門板受該線體之拉動而形成樞轉收折。

4. 系爭專利4：

(1) 系爭專利4 之技術內容（主要圖式，如附圖4）：

系爭專利4 為一種具安全閉鎖之升降尾門設有一閉鎖機構，其設於門板上，此閉鎖機構具有一以主樞接部樞設於門板上之連動件，主樞接部附近樞設有二延伸至門板邊框且凸伸出邊框之連桿，而車輛尾端的滑座上設有二供連桿扣入之勾具，以將門板閉鎖於車輛尾端，並可利用樞接於連動件之拉桿拉動連動件，令二連桿退回門板邊框內以解鎖（參系爭專利4 發明摘要，見本院卷1 第247 頁）。

01 (2)系爭專利4請求項分析：

02 系爭專利4 請求項共計4 項，其中請求項1 為獨
03 立項，其餘均為附屬項。又原告主張被控侵權物1
04 、2 落入系爭專利4 請求項1 之文義、均等範圍
05 ，被告除抗辯被控侵權物1 、2 未侵害前揭系爭
06 專利4 請求項1 之權利範圍外，並抗辯前揭系爭
07 專利4 請求項1 有應撤銷之事由，故以下僅依兩
08 造所爭執之請求項1 為技術分析：

09 請求項1 ：一種具安全閉鎖之升降尾門，其設於
10 車輛相對於車頭之尾端，該尾門於該
11 尾端兩側分別設有一直立的軌道及一
12 滑設於該軌道中之滑座，該滑座樞設
13 有一門板，該門板可相對於該滑座樞
14 轉，以供作為平台及收折而閉鎖車輛
15 尾端之用，該尾門設有一閉鎖機構，
16 其中：該閉鎖機構設於該門板，其包
17 括有一以一主樞接部樞設於該門板上
18 之連動件，該連動件朝兩相異方向分
19 別延伸有一第一凸伸部及一第二凸伸
20 部，其中該第一凸伸部樞接有一拉桿
21 ，該第二凸伸部樞接有一固接於該門
22 板的邊框之拉伸彈簧，而位於該主樞
23 接部附近之相異兩側分別設有一樞接
24 部，且各有一連桿一端分別樞接於該
25 二樞接部，各連桿之另一端分別為一
26 自由端且延伸至該門板兩側之邊框，

01 並分別穿設於該邊框兩側之二穿孔中
02 ，且分別凸伸出該二穿孔，其中可藉
03 由拉動該拉桿使該連動件形成以該主
04 樞接部為軸之樞轉，進而帶動該二樞
05 接部產生位移，而令該二連桿之自由
06 端退回各對應之穿孔內；而對應該門
07 板邊框二穿孔之該二滑座上分別設有一
08 勾具，該二勾具分別以一樞接端樞
09 設於該二滑座上，該二勾具相對於其
10 樞接端分別形成有一勾扣端，該二勾
11 扣端可於該門板朝車輛尾端樞轉時勾
12 扣住該二連桿穿伸出該門板邊框二穿
13 孔之自由端而閉鎖車輛尾端；該勾具
14 之勾扣端形成有一朝下彎曲之勾部，
15 且該門板朝車輛尾端樞轉時，該二連
16 桿穿伸出該門板邊框二穿孔之自由端
17 頂推該勾扣端上之一頂推面而被勾扣
18 於該勾部。

19 (四) 被控侵權物1、2、3之技術內容：

- 20 1.原告主張被控侵權物區分成下列3種技術內容：(1)
21 被控侵權物1：原告於起訴前，原告所拍攝之實物
22 。(2)被控侵權物2：原告聲請保全證據（106年度
23 民聲字第35號民事裁定），並於107年1月15日執
24 行保全程序所拍攝之實物。(3)被控侵權物3：本院
25 於107年8月10日進行勘驗程序所拍攝之實物。
26 2.被控侵權物1之技術內容（相關圖式，如附圖5）

01 ：

02 被控侵權物1 係一種具安全閉鎖之升降尾門，其設
03 於車輛相對於車頭之尾端，該尾門於該尾端兩側分
04 別設有一直立的軌道及一滑設於該軌道中之滑座，
05 該滑座樞設有一門板，該門板可相對於該滑座樞轉
06 ，以供作為平台及收折而閉鎖車輛尾端之用，該尾
07 門設有一閉鎖機構，其中：該閉鎖機構設於該門板
08 ，其包括有一以一主樞接部樞設於該門板上之連動
09 件，該連動件朝兩相異方向分別延伸有一第一凸伸
10 部及一第二凸伸部，其中該第一凸伸部樞接有一拉
11 桿，該第二凸伸部樞接有一固接於該門板的邊框之
12 拉伸彈簧，而位於該主樞接部附近之相異兩側分別
13 設有一樞接部，且各有一連桿一端分別樞接於該二
14 樞接部，各連桿之另一端分別為一自由端且延伸至
15 該門板兩側之邊框，並分別穿設於該邊框兩側之二
16 穿孔中，且分別凸伸出該二穿孔，其中可藉由拉動
17 該拉桿使該連動件形成以該主樞接部為軸之樞轉，
18 進而帶動該二樞接部產生位移，而令該二連桿之自
19 由端退回各對應之穿孔內；而對應該門板邊框二穿
20 孔之該二滑座上分別設有一勾具，該二勾具分別以
21 一樞接端樞設於該二滑座上，該二勾具相對於其樞
22 接端分別形成有一勾扣端，該二勾扣端可於該門板
23 朝車輛尾端樞轉時勾扣住該二連桿穿伸出該門板邊
24 框二穿孔之自由端而閉鎖車輛尾端；該勾具之勾扣
25 端形成有一朝下彎曲之勾部，且該門板朝車輛尾端
26 樞轉時，該二連桿穿伸出該門板邊框二穿孔之自由

端無法頂推該勾扣端上之一頂推面而被勾扣於該勾部。

3.被控侵權物2 之技術內容（相關圖式，如附圖6）：

被控侵權物2 係一種具安全閉鎖之升降尾門，其設於車輛相對於車頭之尾端，該尾門於該尾端兩側分別設有一直立的軌道及一滑設於該軌道中之滑座，該滑座樞設有一門板，該門板可相對於該滑座樞轉，以供作為平台及收折而閉鎖車輛尾端之用，該尾門設有一閉鎖機構，其中：該閉鎖機構設於該門板，其包括有一以一主樞接部樞設於該門板上之連動件，該連動件朝兩相異方向分別延伸有一第一凸伸部及一第二凸伸部，其中該第一凸伸部樞接有一拉桿，該第一凸伸部樞接有一固接於該門板的邊框之拉伸彈簧，而位於該主樞接部附近之相異兩側分別設有一樞接部，且各有一連桿一端分別樞接於該二樞接部，各連桿之另一端分別為一自由端且延伸至該門板兩側之邊框，並分別穿設於該邊框兩側之二穿孔中，且分別凸伸出該二穿孔，其中可藉由拉動該拉桿使該連動件形成以該主樞接部為軸之樞轉，進而帶動該二樞接部產生位移，而令該二連桿之自由端退回各對應之穿孔內；而對應該門板邊框二穿孔之該二滑座上未設有一勾具。

4.被控侵權物3 之技術內容（相關圖式，如附圖7）：

被控侵權物3 係一種三層式運輸載具，包括一車頭

、一底層平台、一中層升降台、一頂層升降台及一升降平台，其中該車頭連結在底層平台的一端，該升降平台連結該底層平台而位在與該車頭相對的另一端，該中層升降台以至少四相對位在對角之第一液壓缸可昇降地連結於該底層平台，而在該底層平台及該中層升降台之間形成一可調整高度限制的下層空間，且該頂層升降台亦以至少四相對位在對角之第二液壓缸可昇降地連結於該中層升降台，而在該中層升降台及該頂層升降台之間形成一可調整高度限制的上層空間，該升降平台可被調整至與該底層平台、中層升降台及頂層升降台分別等高。另被控侵權物³ 係一種可升降及折收之尾門，其設於車輛相對於車頭之尾端，該尾門於該尾端兩側分別設有一直立的軌道及一設於該軌道中之滑座，其中：該軌道開設有一朝車輛尾端外之開口，而該軌道內設有該滑座及可拉動一線體之驅動單元；該滑座呈L形而具有一直立部及一平伸部，該平伸部朝外伸出該軌道之開口，該平伸部樞接有一可於直立部與平伸部間樞轉之門板，而該直立部設有數滾輪而滑設於該軌道上，該直立部設有一平行於該平伸部之貫通槽，該貫通槽內樞設有一內滑輪，而該線體穿經該貫通槽且自該內滑輪底端繞過該內滑輪並固接於該門板之一適當位置處；一固定該滑座於該軌道內之相對位置的定位裝置，俾供該滑座定位後該門板受該線體之拉動而形成樞轉收折。

（五）被告抗辯系爭專利1 請求項1 、系爭專利2 請求項1

01 、系爭專利3 請求項1 、系爭專利4 請求項1 具有得
02 撤銷之事由，其提出之證據資料為被證1 、被證2 、
03 被證3 、被證4 、被證6 、被證7 、被證8 、被證9
04 、被證10、被證11、被證12、被證14及其證據組合。
05 茲就上開證據之技術內容分析如下：

06 1.被證1 （主要圖式，如附圖8 ）：

07 (1)被證1 為83年9 月1 日公告之我國第229530號「
08 裝載豬隻使用之卡車車體之升降構造改良」專利
09 案。被證1 之公告日早於系爭專利1 申請日（93
10 年6 月18日），可為系爭專利1 相關之先前技術
11 。

12 (2)被證1 為一種裝載豬隻使用之卡車車體之升降構
13 造改良。其係以卡車車體設有上、下框，二框有
14 嚙對柵桿、壁及柵門，上框可由動作缸動作，以
15 滑輪及導軌依下框之柱之軌槽壁位成升降（參被
16 證1 之摘要，見本院卷2 第76頁）。

17 2.被證2 （主要圖式，如附圖9 ）：

18 (1)被證2 為西元1962年3 月13日公告之美國第US000
19 0000號「Combined hoist and tailgate 」專利
20 案。被證2 之公告日早於系爭專利1 申請日（93
21 年6 月18日），可為系爭專利1 相關之先前技術
22 。

23 (2)被證2 為裝載卡車手段之組合，卡車具有一床板
24 ，床板具有一底壁與二豎直側壁，該組合包括：
25 一第一豎直殼體與一第二豎直殼體，分別裝設於
26 該二側壁的後端；一第一豎直骨架棒與一第二豎

直骨架棒，分別裝設於該二殼體內且受該二殼體導引；一平台，樞設於該些骨架棒以自朝後位置擺動以支撐物體至一豎直位置以作為一尾門；一彈性張力件，形成於一朝上延伸的圈，一端連接至該第一骨架棒，另端相對卡車固設；液壓手段，位於該第一殼體中，以傳遞一向上力量至該圈，以抬升該第一骨架棒，藉以抬升該平台與該第二骨架棒；一液壓液體容器，位於該第二殼體中；唧取手段，用以將液壓液體自該容器傳送至該動力手段以驅動之；以及液體流通手段，連接於該動力手段、唧取手段與容器之間，該液體流通手段包含一閥體用以將該動力手段與該容器直接連通，以允許該平台的重力朝下運動（參被證2之請求項1，見本院卷2 第91頁，中文譯文，見本院卷2 第383 頁）

3.被證3（主要圖式，如附圖10）：

(1)被證3 為西元2001年2 月20日公開之日本第JP0000-00000 號「用於貨車之後門裝置和用於該裝置之後門」專利案。被證3 之公告日早於系爭專利1申請日（93年6 月18日），可為系爭專利1 相關之先前技術。

(2)被證3 為貨車用尾門裝置能裝設於貨車載物台の後部，該貨車用尾門裝置具有一對導框（2 ）、門滑動件（3 ）、尾門（5 ）、升降手段（11）與牽引部件（13），特徵在於，該尾門（5 ）在任意位置具有自由開關的窗部（9 ）（參被證3

之摘要，見本院卷2 第93頁，中文譯文，見本院卷2 第385 頁）。

4.被證4 （主要圖式，如附圖11）：

(1)被證4 為94年6 月1 日公告之我國第I233407 號「雙層載檯之運輸卡車」專利案。被證4 之公告日係早於系爭專利2 申請日（101 年3 月20日），可為系爭專利2 相關之先前技術。

(2)被證4 為一種雙層載檯之運輸卡車，其包括有一上層載檯、一下層載檯、一升降機構，以及由升降機構帶動一尾門升降，上層載檯係可於該下層載檯之上方升降，而升降機構係設置於上、下層載檯之一端，而升降機構包括有二軌道，尾門係沿軌道升降，升降機構在二軌道其中至少一軌道內設有一動力裝置，以帶動尾門之升降，而尾門之兩側分別樞接一向上延伸的立桿，各立桿係分別容置於各軌道內，並沿各軌道移動，且其中至少一立桿係與對應之動力裝置連接，以供動力裝置帶動各立桿於各軌道內升降移動（參被證4 之摘要，見本院卷2 第101 頁）。

5.被證6 （主要圖式，如附圖12）：

(1)被證6 為西元1990年9 月18日公開之日本第平0-00000 號「貨車後門裝置」專利案。其公告日早於系爭專利3 申請日（101 年3 月22日），可為系爭專利3 相關之先前技術。

(2)被證6 為一種貨車尾門裝置，具有沿鉛直方向左右分別設置於貨車的載物台後部兩端的一對尾門

滑動用導軌、被各尾門滑動用導軌支撐而可上下移動的尾門滑動件、經由被各尾門滑動件所支撐且沿車輛寬度方向延伸的銷件而可擺動地樞設於尾門滑動件的主門、可擺動地樞設於主門前端且可折疊至主門的前側面的副門、能自主門前端沿長度方向伸出且被主門支撐且伸出時能自下方支撐反轉狀態的副門的副門支撐件、用以調整副門支撐件自主門凸出長度並固定之的副門定位件、拉伸於副門偏前端與尾門滑動件上端之間的張力部件、設置於該尾門滑動件上端部旁的滑動滾輪、設置於該導軌上端旁的上部滾輪、一端連結至該主門且繞設該滑動滾輪及上部滾輪的可撓性張力部件、能夠拉動該可撓性張力部件另端的升降驅動手段、能夠將該尾門滑動件固定至該導軌或釋放的滑動件定位件、在尾門關閉狀態時能將主門固定於該載物台的尾門收納固定定位件（參被證6 之請求項1，見本院卷2 第137 頁，中文譯文，見本院卷2 第387 頁）。

6.被證7（主要圖式，如附圖13）：

(1)被證7 為西元1977年2 月15日公告之美國第US000 0000號「Self folding platform」專利案。被證7 之公告日早於系爭專利4 申請日（101 年3 月22日），可為系爭專利4 相關之先前技術。

(2)被證7 為一種裝載升降平台包括一對彼此鉸接的平台部分，該對平台部分可於一水平延伸的承載位置與一鉛直延伸的摺疊位置之間摺疊，該對滑

動組鉛直且可動地設置於一支撐骨架，一對鏈條連接於該對滑動組的上端與較外側的平台部分的外端，彼此配合的凸輪件設於較前方平台部分的前邊緣與該支撐骨架之間，將滑動組的垂直運動轉化為平台部分的角運動，配合鏈條以折疊或展開平台部分（參被證7 之摘要，見本院卷2 第145 頁，中文譯文，見本院卷2 第395 頁）。

7.被證8（主要圖式，如附圖14）：

(1)被證8 為西元1980年4 月15日公告之美國第US0000000號「Load elevator mechanism for unstable loads」專利案。被證8 之公告日於系爭專利4 申請日（101 年3 月22日），可為系爭專利4 相關之先前技術。

(2)被證8 為一裝載平台以其前端鉸接於一對側向間隔鉛直縱長的滑動組的下端，滑動組係可鉛直移動地設於一支撐骨架，轉輪組件的上端裝配有可樞轉安裝的保持器支架，該保持器支架可在水準向後延伸的負載限制位置和垂直折疊位置之間折疊。提供可選擇性致動的裝置，用於實現裝載平台在水平向後延伸的承載位置和垂直延伸的折疊位置之間的樞轉運動，以通過與平台的後邊緣直接或間接接觸來同時實現一對支架保持器的折疊和展開運動（參被證8 之摘要，見本院卷2 第155 頁，中文譯文，見本院卷2 第399 頁）。

8.被證9（主要圖式，如附圖15）：

(1)被證9 為西元2010年12月2 日公開之日本第0000-

000000號「車輛用升降裝置之平台轉軸減速裝置」專利案。被證9之公告日早於系爭專利4申請日（101年3月22日），可為系爭專利4相關之先前技術。

(2)被證9之車輛用升降裝置在對摺摺疊豎起狀態時，平台的一側以及面向該側的升降門框之結合解開，平台的另側以設於升降門框之支柱軸為中心、以橫向打開平台的方式轉動，以使二升降門框之間開口；組成該平台的主平台靠近其前端部的靠近支柱軸側的側面在比支柱軸側更外側處凸設專用防撓曲板或兼用擋板，一具有結合部之結合板在平台位於對摺摺疊豎起狀態時結合至該專用防撓曲板或兼用擋板開設之結合孔，該結合板一體地設置於該支柱軸靠近上端部處（參被證9之摘要，見本院卷2第163頁，中文譯文，見本院卷2第403頁）。

9.被證10（主要圖式，如附圖16）：

(1)被證10為90年1月11日公告之我國第419099號「箱型販售機門板的栓鎖結構」專利案。被證10之公告日早於系爭專利4申請日（101年3月22日），可為系爭專利4相關之先前技術。

(2)被證10為一種箱型販售機門板的栓鎖結構，其主要係於箱型販售機門板裝置鎖具的內緣，位於鎖具的傳動軸套設一連動板，該連動板以複數的連動軸供鎖門的接桿連結，該鎖門的另端以固定板供一門桿裝置其中，以彈簧銷與另一接桿連結，

01 位於二接桿之間以一具有可調整長度的連接板容
02 置於長形槽中及螺固；於門板的鎖具旋轉時，由
03 門板內緣的連動板同時拉引門桿的位移，供箱型
04 販售機的門板同時以複數的門桿栓鎖門板者（參
05 被證10之摘要，見本院卷2 第178 頁）。

06 10.被證11（主要圖式，如附圖17）：

07 (1)被證11為西元1995年9 月19日公告之美國第US00
08 00000 號「Tailgate handle assembly and met
09 hod of assembly thereof 」專利案。被證11之
10 公告日係早於系爭專利4 申請日（101 年3 月22
11 日），可為系爭專利4 相關之先前技術。

12 (2)被證11為一尾門控制組，包含一驅動桿，該驅動
13 桿樞設於一抬升把手以側向、朝內地拉動一對桿
14 體，以釋放反向設置的尾門門。相較於將該對桿
15 體連接至控制組，初始安裝步驟較為簡化（參被
16 證11之摘要，見本院卷2 第195 頁，中文譯文，
17 見本院卷2 第405 頁）。

18 11.被證12（主要圖式，如附圖18）：

19 (1)被證12為西元1985年7 月16日公告之美國第
20 US0000 000號「Locking tail-gate assembly」
21 專利案。被證12之公告日早於系爭專利4 申請日
22 （101 年3 月22日），可為系爭專利4 相關之先
23 前技術。

24 (2)被證12為一尾門組包括一不動支撐件、一滑動件
25 設於該不動支撐件、一平台樞設於該滑動件、一
26 門件設於該平台且自平台側向凸出、一門板設於

該不動支撐件。該門板具有一門孔，該門孔具有一入口，該入口之方向允許門件的進入，該門孔能以緊密配合的關係容納該門件以提供該平台的鉛直約束鉛直運動與轉動約束轉動運動，一對門顎各自於一端具有一鎖固齒，該對門顎設於該門板而能於一關閉位置與一開啟位置之間樞擺，於關閉位置時，鎖固齒自該入口的相反側朝內延伸以防止門件自門孔脫離，於開啟位置時，鎖固齒自該入口朝外移開以允許釋放該門件。一彈簧常態地驅使門顎朝關閉位置移動，當門件移動至門顎並與之接觸，該彈簧能壓縮以允許門顎開啟，一驅動件設於該門顎使門顎與彼此互動，藉此，一門顎朝向開啟位置的運動會導致另一門顎朝向開啟位置的運動（參被證12之摘要，見本院卷2第203頁，中文譯文，見本院卷2第407頁）。

12.被證14（主要圖式，如附圖19）：

(1)被證14為西元1995年8月22日公告之美國第

US0000 000號「Goods vehicle or a trailer for a goods vehicle」專利案。被證14之公告日早於系爭專利1申請日（93年6月18日），可為系爭專利1相關之先前技術。

(2)被證14為一種貨運車，包括設有上載檯和下載檯的主體，上載檯和下載檯各安裝成可在主體內垂直移動。上載檯透過升降機升降。伸縮機構連接兩個載檯，使得當上載檯低於相對於下載檯的某個高度時，其可以獨立於下載檯移動，當上載檯

01 高於這個高度時，其連下載臺而兩層載臺一起移
02 動。在另一個實施例中，兩個載臺固定在一起，
03 可在上載臺的整個垂直移動範圍內一起移動。（
04 參被證14之摘要，見本院卷3 第397 頁，中文譯
05 文，見本院卷3 第557-559 頁）。

06 （六）被控侵權物1 未落入系爭專利4 請求項1 之文義範圍
07 ：

08 1.系爭專利4 請求項1 之技術內容，可解析為13個要
09 件，分別為：

10 要件編號1A：一種具安全閉鎖之升降尾門，其設於
11 車輛相對於車頭之尾端，

12 要件編號1B：該尾門於該尾端兩側分別設有一直立
13 的軌道及一滑設於該軌道中之滑座，

14 要件編號1C：該滑座樞設有一門板，該門板可相對
15 於該滑座樞轉，以供作為平台及收折
16 而閉鎖車輛尾端之用，

17 要件編號1D：該尾門設有一閉鎖機構，其中：該閉
18 鎖機構設於該門板，

19 要件編號1E：其包括有一以一主樞接部樞設於該門
20 板上之連動件，

21 要件編號1F：該連動件朝兩相異方向分別延伸有一
22 第一凸伸部及一第二凸伸部，其中該
23 第一凸伸部樞接有一拉桿，該第二凸
24 伸部樞接有一固接於該門板的邊框之
25 拉伸彈簧，

26 要件編號1G：而位於該主樞接部附近之相異兩側分

別設有一樞接部，且各有一連桿一端
分別樞接於該二樞接部，

要件編號1H：各連桿之另一端分別為一自由端且延
伸至該門板兩側之邊框，並分別穿設
於該邊框兩側之二穿孔中，且分別凸
伸出該二穿孔，

要件編號1I：其中可藉由拉動該拉桿使該連動件形
成以該主樞接部為軸之樞轉，進而帶
動該二樞接部產生位移，而令該二連
桿之自由端退回各對應之穿孔內；

要件編號1J：而對應該門板邊框二穿孔之該二滑座
上分別設有一勾具，該二勾具分別以
一樞接端樞設於該二滑座上，

要件編號1K：該二勾具相對於其樞接端分別形成有
一勾扣端，該二勾扣端可於該門板朝
車輛尾端樞轉時勾扣住該二連桿穿伸
出該門板邊框二穿孔之自由端而閉鎖
車輛尾端；

要件編號1L：該勾具之勾扣端形成有一朝下彎曲之
勾部，

要件編號1M：且該門板朝車輛尾端樞轉時，該二連
桿穿伸出該門板邊框二穿孔之自由端
頂推該勾扣端上之一頂推面而被勾扣
於該勾部。

2.被控侵權物1 與系爭專利4 請求項1 之技術特徵比
對：

01 (1)要件編號1A：被控侵權物1 為一種具安全閉鎖之
02 升降尾門，其設於車輛相對於車頭
03 之尾端，可完全對應於要件編號1A
04 之文義。因此，被控侵權物1 符合
05 要件編號1A之文義讀取。

06 (2)要件編號1B：被控侵權物1 具有具安全閉鎖之升
07 降尾門，其中該尾門於該尾端兩側
08 分別設有一直立的軌道及一滑設於
09 該軌道中之滑座之技術內容，可完
10 全對應於要件編號1B之文義。因此
11 ，被控侵權物1 符合要件編號1B之
12 文義讀取。

13 (3)要件編號1C：被控侵權物1 具有具安全閉鎖之升
14 降尾門，其中該滑座樞設有一門板
15 ，該門板可相對於該滑座樞轉，以
16 供作為平台及收折而閉鎖車輛尾端
17 之用之技術內容，可完全對應於要
18 件編號1C之文義。因此，被控侵權
19 物1 符合要件編號1C之文義讀取。

20 (4)要件編號1D：被控侵權物1 具有具安全閉鎖之升
21 降尾門，其中該尾門設有一閉鎖機
22 構，其中：該閉鎖機構設於該門板
23 之技術內容，可完全對應於要件編
24 號1D之文義。因此，被控侵權物1
25 符合要件編號1D之文義讀取。

26 (5)要件編號1E：被控侵權物1 具有具安全閉鎖之升

降尾門，其中包括有一以一主樞接部樞設於該門板上之連動件之技術內容，可完全對應於要件編號1E之文義。因此，被控侵權物1 符合要件編號1E之文義讀取。

(6)要件編號1F：被控侵權物1 具有具安全閉鎖之升降尾門，其中該連動件朝兩相異方向分別延伸有一第一凸伸部及一第二凸伸部，其中該第一凸伸部樞接有一拉桿，該第二凸伸部樞接有一固接於該門板的邊框之拉伸彈簧之技術內容，可完全對應於要件編號1F之文義。因此，被控侵權物1 符合要件編號1F之文義讀取。

(7)要件編號1G：被控侵權物1 具有具安全閉鎖之升降尾門，其中位於該主樞接部附近之相異兩側分別設有一樞接部，且各有一連桿一端分別樞接於該二樞接部之技術內容，可完全對應於要件編號1G之文義。因此，被控侵權物1 符合要件編號1G之文義讀取。

(8)要件編號1H：被控侵權物1 具有具安全閉鎖之升降尾門，其中各連桿之另一端分別為一自由端且延伸至該門板兩側之邊框，並分別穿設於該邊框兩側之二穿孔中，且分別凸伸出該二穿孔

之技術內容，可完全對應於要件編號1H之文義。因此，被控侵權物1符合要件編號1H之文義讀取。

(9)要件編號1I：被控侵權物1 具有具安全閉鎖之升降尾門，其中可藉由拉動該拉桿使該連動件形成以該主樞接部為軸之樞轉，進而帶動該二樞接部產生位移，而令該二連桿之自由端退回各對應之穿孔內之技術內容，可完全對應於要件編號1I之文義。因此，被控侵權物1 符合要件編號1I之文義讀取。

(10)要件編號1J：被控侵權物1 具有具安全閉鎖之升降尾門，其中對應該門板邊框二穿孔之該二滑座上分別設有一勾具，該二勾具分別以一樞接端樞設於該二滑座上之技術內容，可完全對應於要件編號1J之文義。因此，被控侵權物1 符合要件編號1J之文義讀取。

(11)要件編號1K：被控侵權物1 具有具安全閉鎖之升降尾門，其中該二勾具相對於其樞接端分別形成有一勾扣端，該二勾扣端可於該門板朝車輛尾端樞轉時勾扣住該二連桿穿伸出該門板邊框二穿孔之自由端而閉鎖車輛尾端之

技術內容，可完全對應於要件編號1K之文義。因此，被控侵權物1 符合要件編號1K之文義讀取。

(12)要件編號1L：被控侵權物1 具有具安全閉鎖之升降尾門，其中該勾具之勾扣端形成有一朝下彎曲之勾部之技術內容，可完全對應於要件編號1L之文義。因此，被控侵權物1 符合要件編號1L之文義讀取。

(13)要件編號1M：被控侵權物1 具有具安全閉鎖之升降尾門，其中該門板朝車輛尾端樞轉時，該二連桿穿伸出該門板邊框二穿孔之自由端「無法」頂推該勾扣端上之一頂推面而被勾扣於該勾部之技術內容，此與要件編號1M該二連桿穿伸出該門板邊框二穿孔之自由端頂推該勾扣端上之一頂推面之技術內容，並不相同。因此，系爭產品未符合要件編號1M之文義讀取。

3.原告主張：被控侵權物1 之連桿自由端得經過頂推面進入勾部，據以固定門板而閉鎖車輛尾端，因此，被控侵權物1 落入系爭專利4 請求項1 之文義讀取範圍云云（見本院卷3 第329 頁）。惟查，系爭專利4 請求項1 之勾具係被保持在可被連桿自由端頂推之固定位置（如系爭專利4 第4 圖於勾具26下

方有一虛線之擋塊，可使勾具26保持在可被連桿24自由端頂推之固定位置），如此可使該連桿之自由端頂推勾扣端上之一頂推面而被勾扣於勾部。然被控侵權物1之勾具下方並無擋塊，連桿之自由端在未進入勾部前，勾具常態下是朝往下方，勾具無法被保持在可被連桿自由端頂推之固定位置，是以，被控侵權物1於門板朝車輛尾端樞轉時，該二連桿穿伸出該門板邊框二穿孔之自由端無法頂推該勾扣端上之一頂推面而被勾扣於該勾部，故被控侵權物1無法讀取系爭專利4請求項1編號1M要件「且該門板朝車輛尾端樞轉時，該二連桿穿伸出該門板邊框二穿孔之自由端頂推該勾扣端上之一頂推面而被勾扣於該勾部。」之文義，原告上開主張，尚無可取。

4. 綜上，被控侵權物1與系爭專利4請求項1之技術特徵進行上開文義比對，基於全要件分析結果，由於被控侵權物1未落入系爭專利4請求項1要件編號1M之文義，故被控侵權物1並未落入系爭專利4請求項1之文義範圍。

(七) 被控侵權物2未落入系爭專利4請求項1之均等範圍：

1. 文義侵權分析：

(1) 系爭專利4請求項1之技術內容，可解析為13個要件，分別為：

要件編號1A：一種具安全閉鎖之升降尾門，其設於車輛相對於車頭之尾端，

01 要件編號1B：該尾門於該尾端兩側分別設有一直
02 立的軌道及一滑設於該軌道中之滑
03 座，
04 要件編號1C：該滑座樞設有一門板，該門板可相
05 對於該滑座樞轉，以供作為平台及
06 收折而閉鎖車輛尾端之用，
07 要件編號1D：該尾門設有一閉鎖機構，其中：該
08 閉鎖機構設於該門板，
09 要件編號1E：其包括有一以一主樞接部樞設於該
10 門板上之連動件，
11 要件編號1F：該連動件朝兩相異方向分別延伸有
12 一第一凸伸部及一第二凸伸部，其
13 中該第一凸伸部樞接有一拉桿，該
14 第二凸伸部樞接有一固接於該門板
15 的邊框之拉伸彈簧，
16 要件編號1G：而位於該主樞接部附近之相異兩側
17 分別設有一樞接部，且各有一連桿
18 一端分別樞接於該二樞接部，
19 要件編號1H：各連桿之另一端分別為一自由端且
20 延伸至該門板兩側之邊框，並分別
21 穿設於該邊框兩側之二穿孔中，且
22 分別凸伸出該二穿孔，
23 要件編號1I：其中可藉由拉動該拉桿使該連動件
24 形成以該主樞接部為軸之樞轉，進
25 而帶動該二樞接部產生位移，而令
26 該二連桿之自由端退回各對應之穿

01 孔內；

02 要件編號1J：而對應該門板邊框二穿孔之該二滑
03 座上分別設有一勾具，該二勾具分
04 別以一樞接端樞設於該二滑座上，

05 要件編號1K：該二勾具相對於其樞接端分別形成
06 有一勾扣端，該二勾扣端可於該門
07 板朝車輛尾端樞轉時勾扣住該二連
08 桿穿伸出該門板邊框二穿孔之自由
09 端而閉鎖車輛尾端；

10 要件編號1L：該勾具之勾扣端形成有一朝下彎曲
11 之勾部，

12 要件編號1M：且該門板朝車輛尾端樞轉時，該二
13 連桿穿伸出

14 該門板邊框二穿孔之自由端頂推該
15 勾扣端上之一頂推面而被勾扣於該
16 勾部。

17 (2)被控侵權物2 與系爭專利4 請求項1 之技術特徵
18 比對：

19 ①要件編號1A：被控侵權物2 為一種具安全閉鎖
20 之升降尾門，其設於車輛相對於
21 車頭之尾端，可完全對應於要件
22 編號1A之文義。因此，被控侵權
23 物2 符合要件編號1A之文義讀取
24 。

25 ②要件編號1B：被控侵權物2 具有具安全閉鎖之
26 升降尾門，其中該尾門於該尾端

兩側分別設有一直立的軌道及一滑設於該軌道中之滑座之技術內容，可完全對應於要件編號1B之文義。因此，被控侵權物2 符合要件編號1B之文義讀取。

③要件編號1C：被控侵權物2 具有具安全閉鎖之升降尾門，其中該滑座樞設有一門板，該門板可相對於該滑座樞轉，以供作為平台及收折而閉鎖車輛尾端之用之技術內容，可完全對應於要件編號1C之文義。因此，被控侵權物2 符合要件編號1C之文義讀取。

④要件編號1D：被控侵權物2 具有具安全閉鎖之升降尾門，其中該尾門設有一閉鎖機構，其中：該閉鎖機構設於該門板之技術內容，可完全對應於要件編號1D之文義。因此，被控侵權物2符合要件編號1D之文義讀取。

⑤要件編號1E：被控侵權物2 具有具安全閉鎖之升降尾門，其中包括有一以一主樞接部樞設於該門板上之連動件之技術內容，可完全對應於要件編號1E之文義。因此，被控侵權物2 符合要件編號1E之文義讀取

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

。

⑥要件編號1F：被控侵權物2 具有具安全閉鎖之升降尾門，其中該連動件朝兩相異方向分別延伸有一第一凸伸部及一第二凸伸部，其中該第一凸伸部樞接有一拉桿，該第「一」凸伸部樞接有一固接於該門板的「骨架」之拉伸彈簧之技術內容，此與要件編號1F該第二凸伸部樞接有一固接於該門板的邊框之拉伸彈簧之技術內容，並不相同。因此，被控侵權物2 未符合要件編號1F之文義讀取。

⑦要件編號1G：被控侵權物2 具有具安全閉鎖之升降尾門，其中位於該主樞接部附近之相異兩側分別設有一樞接部，且各有一連桿一端分別樞接於該二樞接部之技術內容，可完全對應於要件編號1G之文義。因此，被控侵權物2 符合要件編號1G之文義讀取。

⑧要件編號1H：被控侵權物2 具有具安全閉鎖之升降尾門，其中各連桿之另一端分別為一自由端且延伸至該門板兩側之邊框，並分別穿設於該邊框兩側之二穿孔中，且分別凸伸

出該二穿孔之技術內容，可完全對應於要件編號1H之文義。因此，被控侵權物2 符合要件編號1H之文義讀取。

⑨要件編號1I：被控侵權物2 具有具安全閉鎖之升降尾門，其中可藉由拉動該拉桿使該連動件形成以該主樞接部為軸之樞轉，進而帶動該二樞接部產生位移，而令該二連桿之自由端退回各對應之穿孔內之技術內容，可完全對應於要件編號1I之文義。因此，被控侵權物2 符合要件編號1I之文義讀取。

⑩要件編號1J：被控侵權物2 具有具安全閉鎖之升降尾門，其中「滑座未樞設勾具」之技術內容，此與要件編號1J二滑座上分別設有一勾具，該二勾具分別以一樞接端樞設於該二滑座上之技術內容，並不相同。因此，被控侵權物2未符合要件編號1J之文義讀取。

⑪要件編號1K：被控侵權物2 具有具安全閉鎖之升降尾門，其中滑座未樞設勾具，而是設有「擋桿」，用以擋止二連桿穿伸出門板邊框二穿孔之自由端而閉鎖車輛尾端之技術內

容，此與要件編號1K該二勾具相對於其樞接端分別形成有一勾扣端，該二勾扣端可於該門板朝車輛尾端樞轉時勾扣住該二連桿穿伸出該門板邊框二穿孔之自由端而閉鎖車輛尾端之技術內容，並不相同。因此，被控侵權物2 未符合要件編號1K之文義讀取。

⑫要件編號1L：被控侵權物2 具有具安全閉鎖之升降尾門，其中滑座未樞設勾具之技術內容，此與要件編號1L該勾具之勾扣端形成有一朝下彎曲之勾部之技術內容，並不相同。因此，被控侵權物2 未符合要件編號1L之文義讀取。

⑬要件編號1M：被控侵權物2 具有具安全閉鎖之升降尾門，其中滑座未樞設勾具，而是設有「擋桿」，擋桿不動，用以擋止二連桿穿伸出門板邊框二穿孔之自由端而閉鎖車輛尾端之技術內容，此與要件編號1M該門板朝車輛尾端樞轉時，該二連桿穿伸出該門板邊框二穿孔之自由端頂推該勾扣端上之一頂推面而被勾扣於該勾部之技術內容，並不相同。因此，被控侵權物

2 未符合要件編號1M之文義讀取

。

(3)綜上，被控侵權物2 與系爭專利4 請求項1 之技術特徵進行上開文義比對，基於全要件分析結果，由於被控侵權物2 無法讀取系爭專利4 請求項1 要件編號1F、1J、1K、1L、1M之文義，故被控侵權物1 並未落入系爭專利4 請求項1 之文義範圍。

2.均等侵權分析：

(1)按判斷被控侵權對象是否構成均等侵權，應於判斷不符合文義讀取之後，針對被控侵權對象與系爭專利之請求項的不相同之各個技術特徵，逐一判斷其是否為均等之技術特徵。若被控侵權對象欠缺系爭專利之請求項的一個以上之技術特徵，或有一個以上對應之技術特徵不相同且不均等，即不符合全要件原則，應判斷不適用均等論，被控侵權對象不構成均等侵權。

(2)被控侵權物2 雖落入系爭專利1 請求項1 要件編號1A、1B、1C、1D、1E、1G、1H、1I之技術內容，惟未落入系爭專利4 請求項要件編號1F、1J、1K、1L、1M之技術特徵，已如前述。茲就要件編號1F、1J、1K、1L、1M之技術特徵，分析被控侵權物2 是否落入系爭專利4 請求項1 均等範圍。

(3)被控侵權物2 與系爭專利4 請求項1 要件編號1J、1K、1L、1M之均等比對：

①技術手段（way）：

01 系爭專利4 係藉由二勾具分別以一樞接端樞設
02 於該二滑座上，該二勾具相對於其樞接端分別
03 形成有一勾扣端，該二勾扣端可於該門板朝車
04 輛尾端樞轉時勾扣住該二連桿穿伸出該門板邊
05 框二穿孔之自由端而閉鎖車輛尾端，該勾具之
06 勾扣端形成有一朝下彎曲之勾部，且該門板朝
07 車輛尾端樞轉時，該二連桿穿伸出該門板邊框
08 二穿孔之自由端頂推該勾扣端上之一頂推面而
09 被勾扣於該勾部，而被控侵權物2 滑座未樞設
10 勾具，而是設有擋桿，藉由擋桿不動，用以擋
11 止二連桿穿伸出門板邊框二穿孔之自由端而閉
12 鎖車輛尾端，兩者技術手段有明顯差異，其差
13 異非所屬技術領域具有通常知識者即能輕易完
14 成，因此，應視為兩者技術手段不同。

15 ②功能（function）：

16 被控侵權物2 未樞設勾具，而擋桿不動，門板
17 朝車輛尾端樞轉時，該二連桿穿伸出該門板邊
18 框二穿孔之自由端無法頂推該勾具，此與系爭
19 專利4 請求項1 要件編號1J至1M於門板朝車輛
20 尾端樞轉時，該二連桿穿伸出該門板邊框二穿
21 孔之自由端頂推該勾扣端上之一頂推面而被勾
22 扣於該勾部之用不同。

23 ③結果（result）：

24 被控侵權物2 於收折門板時無法自動閉鎖，避
25 免門板意外翻出造成危險的效果，此與系爭專
26 利4 請求項1 要件編號1J至1M於收折門板時可

自動閉鎖，避免門板意外翻出造成危險的效果亦不相同。

④被控侵權物2 與系爭專利4 請求項1 要件編號1J至1M相較，二者之技術手段不同，產生不同之功能及結果，而存有實質差異，並無均等論之適用，是以，被控侵權物2 與系爭專利4 請求項1 要件編號1J、1K、1L、1M之技術內容未構成均等侵權。至於被控侵權物2 與系爭專利4 請求項1 要件編號1F相較，是否應有均等論之適用，因不影響結論，即無再予判斷之必要。

(4)原告主張：被控侵權物2 利用連桿推壓頂推面，使連桿進入勾具後方的阻擋部，讓連桿受阻擋部阻擋而不能脫出，此與系爭專利4 請求項1 之勾具相比，其同樣都設有阻擋結構（勾部對阻擋部），同樣都是在連桿進入阻擋結構後不能脫出，同樣達成限制連桿的結果，因此，被控侵權物2 落入系爭專利4 請求項1 之均等範圍云云（見本院卷3 第332 頁）。查系爭專利4 請求項1 係藉由二勾具分別以一樞接端樞設於該二滑座上，該二勾具相對於其樞接端分別形成有一勾扣端，該二勾扣端可於該門板朝車輛尾端樞轉時勾扣住該二連桿穿伸出該門板邊框二穿孔之自由端而閉鎖車輛尾端，該勾具之勾扣端形成有一朝下彎曲之勾部，且該門板朝車輛尾端樞轉時，該二連桿穿伸出該門板邊框二穿孔之自由端頂推該勾扣端上之一頂推面而被勾扣於該勾部，然被控侵權物2

之滑座未樞設勾具，而是設有擋桿，藉由擋桿不動，用以擋止二連桿穿伸出門板邊框二穿孔之自由端而閉鎖車輛尾端，兩者技術手段有明顯差異，其差異非所屬技術領域具有通常知識者即能輕易完成，應視為兩者技術手段不同。又系爭專利4請求項1於門板朝車輛尾端樞轉時，該二連桿穿伸出該門板邊框二穿孔之自由端頂推該勾扣端上之一頂推面而被勾扣於該勾部之用，可於收折門板時可自動閉鎖，避免門板意外翻出造成危險，惟查被控侵權物2之擋桿無法樞轉，門板朝車輛尾端樞轉時，該二連桿穿伸出該門板邊框二穿孔之自由端無法頂推該勾具，於收折門板時無法自動閉鎖，是以兩者執行之功能及得到之結果均不相同，故被控侵權物2與系爭專利4請求項1要件編號1J至1M相較，係以不同之技術手段，執行不同之功能，並得到不同之結果，而存有有實質差異，並無均等論之適用，原告上開主張，尚無可採。

3. 綜上，被控侵權物2與系爭專利4請求項1要件編號1J、1K、1L、1M之技術內容相較，二者之技術手段不同，產生不同之功能及結果，而存有實質差異，並無均等論之適用，自不構成均等侵權。

(八) 被控侵權物3未落入系爭專利1請求項1之文義範圍：

1. 系爭專利1請求項1之技術內容，可解析為4個要件分別為：

要件編號1A：一種雙層載檯之運輸卡車，該運輸卡車包括有一上層載檯、一下層載檯、一升降機構，以及由該升降機構帶動一尾門升降，其中；

要件編號1B：該運輸卡車之上層載檯係可於該下層載檯之上方升降，而該升降機構係設置於該上、下層載檯相對該運輸卡車之車頭的一端；

要件編號1C：該升降機構包括有二軌道，各該軌道係分別設於該上、下層載檯一端之兩側，該尾門之兩側係沿各該軌道升降，而該升降機構在二軌道其中至少一軌道內設有一動力裝置，以供帶動該尾門之升降；

要件編號1D：該尾門係為一可供承載貨物之平台，該尾門之兩側分別樞接一向上延伸的立桿，各該立桿係分別容置於該升降機構之各該軌道內，並沿各該軌道移動，且其中至少一立桿係與對應之動力裝置連接，以供該動力裝置帶動各該立桿於各該軌道內升降移動。

2.被控侵權物3 與系爭專利1 請求項1 之技術特徵比對：

(1)要件編號1A：被控侵權物3 為一種「三」層載檯之運輸卡車，該運輸卡車包括有一上層載檯、「一中層載檯」、一下

層載檯、一升降機構，以及由該升降機構帶動一尾門升降，此與要件編號1A一種雙層載檯之運輸卡車，該運輸卡車包括有一上層載檯、一下層載檯之技術內容，並不相同。因此，被控侵權物3未符合要件編號1A之文義讀取。

(2)要件編號1B：被控侵權物3 具有該運輸卡車之上層載檯係可於該下層載檯之上方升降，而該升降機構係設置於該上、下層載檯相對該運輸卡車之車頭的一端之技術內容，可完全對應於要件編號1B之文義。因此，被控侵權物3 符合要件編號1B之文義讀取。

(3)要件編號1C：被控侵權物3 具有該升降機構包括有二軌道，各該軌道係分別設於該上、下層載檯一端之兩側，該尾門之兩側係沿各該軌道升降，而該升降機構在二軌道其中至少一軌道內設有一動力裝置，以供帶動該尾門之升降之技術內容，可完全對應於要件編號1C之文義。因此，被控侵權物3 符合要件編號1C之文義讀取。

(4)要件編號1D：被控侵權物3 具有該尾門係為一可供承載貨物之平台，該尾門之兩側

分別樞接一向上延伸的立桿，各該立桿係分別容置於該升降機構之各該軌道內，並沿各該軌道移動，且其中至少一立桿係與對應之動力裝置連接，以供該動力裝置帶動各該立桿於各該軌道內升降移動之技術內容，可完全對應於要件編號1D之文義。因此，被控侵權物3 符合要件編號1D之文義讀取。

3. 綜上，被控侵權物3 與系爭專利1 請求項1 之技術特徵進行上開文義比對，基於全要件分析結果，由於被控侵權物3 無法讀取系爭專利1 請求項1 要件編號1A之文義，故被控侵權物3 並未落入系爭專利1 請求項1 之文義範圍。

(九) 系爭專利2 請求項1 之有效性判斷：

1. 被證4 可以證明系爭專利2 請求項1 不具進步性：

(1) 被證4 說明書第6 頁第2 至12行記載「本發明之主要目的，在於解決上述的問題而提供一種雙層載臺之運輸卡車，該運輸卡車包括有一上層載臺、一下層載臺、一升降機構，以及由該升降機構帶動一尾門升降，其中；該運輸卡車之上層載臺係可於該下層載臺之上方升降，而該升降機構係設置於該上、下層載臺相對該運輸卡車之車頭的一端；該升降機構包括有二軌道，各該軌道係分別設於該上、下層載臺一端之兩側，該尾門之兩側係沿各該軌道升降，而該升降機構在二軌道其

中至少一軌道內設有一動力裝置，以供帶動該尾門之升降」（見本院卷2 第104 頁）。又被證4說明書第7 頁第13至22行記載「本發明係一種雙層載臺之運輸卡車，該運輸卡車1 包括有一上層載臺11、一下層載臺12、一裝設於該運輸卡車1 後端之升降機構2 ，以及由該升降機構2 帶動一尾門3 升降，其中；該運輸卡車1 之上層載臺11 係可於該下層載臺12之上方升降，在本實施例中，該下層載臺12之四角落分別設有一油壓缸121，各該油壓缸121 分別驅動一伸縮桿122，各該伸縮桿122 之自由端123 係分別固接於該上層載臺11之底部，以供帶動該上層載臺11之升降。」（見本院卷2 第105 頁）。其中，被證4 之車頭、下層載臺12、上層載臺11、尾門3、油壓缸121，相當於系爭專利2 請求項1 之車頭、底層平台、中層升降台、升降平台、第一液壓缸。因此，被證4 已揭露系爭專利2 請求項1 「一車頭、一底層平台、一中層升降台及一升降平台，其中該車頭連結在底層平台的一端，該升降平台連結該底層平台而位在與該車頭相對的另一端，該中層升降台以至少四相對位在對角之第一液壓缸可昇降地連結於該底層平台，而在該底層平台及該中層升降台之間形成一可調整高度限制的下層空間」之技術特徵。是系爭專利2 請求項1 與被證4 差異，僅為被證4 並未揭露系爭專利2 請求項1 「該頂層升降台亦以至少四相對位在對角之第二

液壓缸可昇降地連結於該中層升降台，而在該中層升降台及該頂層升降台之間形成一可調整高度限制的上層空間，該升降平台可被調整至與該底層平台、中層升降台及頂層升降台分別等高」的技術特徵。

- (2)系爭專利2 係為一種三層式運輸載具，其所欲解決之問題如系爭專利2 說明書第4 頁第1 至3 行記載「惟此習用之運輸載具僅能透過該底層平台91及頂層升降台92置放貨物，吾人認為貨物承載量仍顯不足，而具有貨物置放空間擴充的必要。」（見本院卷1 第175 頁），是系爭專利2 係利用底層平台、中層升降台及頂層升降台等三層式的設計，而可達到更多的貨物裝載量，使貨物的運輸更具效率；又被證4 說明書第5 頁第13至15行記載「然而習用卡車6 大多只具有單層載檯61，載運之貨物過多時，只能向上堆疊，若載運不能堆疊的貨物，例如機車之類，其載運量即相當有限。」（見本院卷2 第103 頁），可知，被證4 係利用一上層載檯、一下層載檯及油壓缸等二層式的設計，而可達到更多的貨物裝載量，使貨物的運輸更具效率。雖被證4 未揭示「該頂層升降台亦以至少四相對位在對角之第二液壓缸可昇降地連結於該中層升降台，而在該中層升降台及該頂層升降台之間形成一可調整高度限制的上層空間，該升降平台可被調整至與該底層平台、中層升降台及頂層升降台分別等高」之技術手段，惟

所屬技術領域中具有通常知識者，面臨貨物置放空間擴充之相關問題時，應有其動機參考被證4揭示一上層載檯、一下層載檯及油壓缸等二層式設計的技術手段，合理嘗試利用被證4之上層載檯、下層載檯及油壓缸的構造將其數量簡單改變增加，如此即可達成與系爭專利2可達到更多的貨物裝載量，使貨物的運輸更具效率之相同功效，系爭專利2利用底層平台、中層升降台及頂層升降台等三層式設計之技術手段，並未產生無法預期之功效，故系爭專利2請求項1為所屬技術領域中具有通常知識者依被證4之上層載檯、下層載檯及油壓缸構造的數量簡單改變即能輕易完成。準此，被證4可以證明系爭專利2請求項1不具進步性。

(3)原告主張：被證4只有單層升降結構，無法產生如系爭專利2「可相互配合調整的上、下層空間」的相乘效果，且被證4也未明確揭露系爭專利2「對角液壓缸」的技術特徵，也未能解決跨距過長的升降台中央易下沉變形問題云云（見本院卷2第437頁）。惟查，被證4說明書第7頁第6至8行記載「本發明之再一目的，係在於該上層載檯可控制升降，因此該上層載檯在裝卸貨物時，可控制該上層載檯之升降，以調整該上層載檯之高度，而利於貨物之裝卸。」（見本院卷2第105頁），可知，被證4已教示可利用油壓缸控制上層載檯之升降，以調整調整的上、下層空

間，則該發明所屬技術領域中具有通常知識者，面臨貨物置放空間擴充之相關問題時，應有其動機參酌相同技術領域之被證4 中揭示一上層載檯、一下層載檯及可控制上層載檯升降之油壓缸的技術手段，達成如系爭專利2 「可相互配合調整的上、下層空間」的效果。又系爭專利2 說明書中均未記載對角液壓缸之間的距離長度若干，才能解決跨距過長的升降台中央易下沉變形問題，是以，原告上開主張係將未記載於申請專利範圍之「技術特徵」讀入申請專利範圍，且系爭專利2 請求項1 之所欲解決的問題並非為解決跨距過長的升降台中央易下沉變形問題，是原告此部分主張，尚無可採。

2. 綜上，系爭專利2 請求項1 具有前揭應撤銷之事由存在，原告於本件民事訴訟即不得對被告主張系爭專利2 請求項1 之權利。

(十) 系爭專利3 請求項1 之有效性判斷：

1. 被證6 可以證明系爭專利3 請求項1 不具新穎性：

(1) 查被證6 第2 、4 、8 圖揭示一種可升降及折收之尾門，其設於車輛相對於車頭之尾端，該尾門於該尾端兩側分別設有一直立的導軌（14）及一設於該導軌（14）中之尾門滑動件（16），其中：該導軌（14）開設有一朝車輛尾端外之開口（如被證6 第8 圖所示），而該導軌（14）內設有該尾門滑動件（16）及可拉動一滑輪鏈（34）之升降驅動手段（36）；該尾門滑動件（16）呈L

形而具有一直立部（如被證6 第2 圖所示）及一平伸部（如被證6 第2 圖所示），該平伸部朝外伸出該導軌（14）之開口，該平伸部樞接有一可於直立部與平伸部間樞轉之主門（20），而該直立部設有數上滑輪（30A）與下滑輪（30B）而滑設於該導軌（14）上，該直立部設有一平行於該平伸部之貫通槽（如被證6 第2 圖所示），該貫通槽內樞設有一滑動滾輪（30），而該滑輪鏈（34）穿經該貫通槽且自該滑動滾輪（30）底端繞過該滑動滾輪（30）並固接於該主門（20）之一適當位置處；一固定該尾門滑動件（16）於該導軌（14）內之相對位置的滑動定位件（38），俾供該尾門滑動件（16）定位後該主門（20）受該滑輪鏈（34）之拉動而形成樞轉收折，即相當於已揭露系爭專利3 請求項1 「一種可升降及折收之尾門，其設於車輛相對於車頭之尾端，該尾門於該尾端兩側分別設有一直立的軌道及一設於該軌道中之滑座，其中：該軌道開設有一朝車輛尾端外之開口，而該軌道內設有該滑座及可拉動一線體之驅動單元；該滑座呈L 形而具有一直立部及一平伸部，該平伸部朝外伸出該軌道之開口，該平伸部樞接有一可於直立部與平伸部間樞轉之門板，而該直立部設有數滾輪而滑設於該軌道上，該直立部設有一平行於該平伸部之貫通槽，該貫通槽內樞設有一內滑輪，而該線體穿經該貫通槽且自該內滑輪底端繞過該內滑輪並固接於

該門板之一適當位置處；一固定該滑座於該軌道內之相對位置的定位裝置，俾供該滑座定位後該門板受該線體之拉動而形成樞轉收折」之技術特徵。綜上，被證6 已揭露系爭專利3 請求項1 之全部技術特徵，故被證6 可以證明系爭專利3 請求項1 不具新穎性。

(2)原告主張：被證6 之定位栓（38）並未穿過尾門，其僅是充當阻擋件防止尾門下移而已，但不能阻止尾門上移，此顯然不同於系爭專利3 利用定位裝置防止滑座相對軌道上下移動，且被證6 未明確揭露系爭專利3 「平伸部」、「貫通槽」、「內滑輪」的技術特徵云云（見本院卷2 第311-317、438-442 頁）。惟查，說明書之實施例或圖式僅係發明之實施態樣之一，解釋申請專利範圍時不應將其視為限制條件而讀入申請專利範圍。經查，系爭專利3 請求項1 僅記載「一固定該滑座於該軌道內之相對位置的定位裝置，俾供該滑座定位後該門板受該線體之拉動而形成樞轉收折」，並未界定該定位裝置必須穿過尾門，且未界定該定位裝置固定該滑座於該軌道內之相對位置後，尾門必須不能上移之技術特徵，而被證6 第2 圖已揭露一固定該尾門滑動件（16）於該導軌（14）內之相對位置的滑動定位件（38），俾供該尾門滑動件（16）定位後該主門（20）受該滑輪鏈（34）之拉動而形成樞轉收折，是以，被證6 相當於已揭露系爭專利3 請求項1 「一固定

01 該滑座於該軌道內之相對位置的定位裝置，俾供
02 該滑座定位後該門板受該線體之拉動而形成樞轉
03 收折」之技術特徵。又被證6 第2 圖下方部位已
04 揭露一可樞接於主門（20）之平伸部（元件符號
05 未標示），是以，被證6 相當於已揭露系爭專利3
06 請求項1 「平伸部」的技術特徵。再者，被證6
07 第2 圖已揭露滑輪鏈（34）連接於直立部（元件
08 符號未標示）內之滑動滾輪（30），表示被證6
09 之直立部應貫穿有一槽孔，如此才可使滑輪鏈（
10 34）連接於直立部內之滑動滾輪（30），是以，
11 被證6 相當於已揭露系爭專利3 請求項1 「貫通
12 槽」、「內滑輪」的技術特徵，原告上開主張，
13 亦無可採。

14 2. 綜上，系爭專利3 請求項1 具有前揭應撤銷之事由
15 存在，原告於本件民事訴訟亦不得對被告主張系爭
16 專利3 請求項1 之權利。

17 六、綜上，被控侵權物1 未落入系爭專利4 請求項1 之文義
18 範圍；被控侵權物2 未落入系爭專利4 請求項1 之均等
19 範圍；被控侵權物3 未落入系爭專利1 請求項1 之文義
20 範圍。又被證4 可以證明系爭專利2 請求項1 不具進步
21 性；被證6 可以證明系爭專利3 請求項1 不具新穎性，
22 則原告於本件民事訴訟即不得對被告主張系爭專利2 請
23 求項1 、系爭專利3 請求項1 之權利。至於被控侵權物3
24 有無侵害系爭專利2 請求項1 、系爭專利3 請求項1 之
25 專利權，及其他關於系爭專利1 請求項1 、系爭專利4
26 請求項1 無效之證據、及其他爭點部分，即無再予審究

之必要，併此敘明。

七、綜上所述，被控侵權物1、2並未落入系爭專利4請求項1之專利權範圍；被控侵權物3亦未落入系爭專利1請求項1之專利權範圍。又系爭專利2請求項1因不具進步性而具有應撤銷事由；系爭專利3請求項1亦因不具新穎性而具有應撤銷事由。從而，原告依專利法第96條第2項、第120條準用第96條第1項後段、第97條第1項第1款、第2項、第120條準用第97條第1項第1款、第2項，民法第184條第1項前段、第185條、第188條、第28條，公司法第23條第2項等規定，提起本件訴訟，訴請如訴之聲明所示，即無理由，應予駁回。又原告之訴既經駁回，其假執行之聲請即失其依據，應併予駁回。

八、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊、防禦方法及未經援用之證據，經本院審酌後認對判決結果不生影響，爰不一一論列，附此敘明。

九、據上論結，本件原告之訴為無理由，依智慧財產案件審理法第1條，民事訴訟法第78條，判決如主文。

中 華 民 國 108 年 1 月 11 日

智慧財產法院第三庭

法 官 張銘晃

以上正本係照原本作成。

如對本判決上訴，須於判決送達後20日內向本院提出上訴狀。

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 108 年 1 月 14 日

書記官 葉倩如