

智慧財產法院民事判決

108年度民專上字第12號

上訴人 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

蘇柏榮

林湧群

被上訴人 鐵鑫汽車車體有限公司

兼法定代理人杜啟星

被上訴人 張鍵勝

被上訴人 順申通運股份有限公司

兼法定代理人王譽靜

被上訴人 尤永忠

上六人共同

訴訟代理人 黃世瑋律師

複代理人 李芝伶律師

輔佐人 詹偉鴻

上列當事人間請求侵害專利權有關財產權爭議事件，上訴人對於
中華民國108年1月11日本院第一審判決提起上訴，本院於108
年10月15日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

上訴駁回。

第二審訴訟費用由上訴人負擔。

事實及理由

甲、程序方面：

依當事人不得提出新攻擊或防禦方法。但有下列情形之一者

，不在此限：…三、對於在第一審已提出之攻擊或防禦方法為補充者。…六、如不許其提出顯失公平者。民事訴訟法第447條第1項第3款、第6款定有明文。本件上訴人於原審僅主張系爭產品3落入系爭專利1請求項1之文義範圍，嗣於提起上訴後，追加主張系爭產品3落入系爭專利1請求項1之均等範圍，查該主張係對於第一審已提出之系爭產品3侵害系爭專利1請求項1之新攻擊或防禦方法為補充，且如不許其提出，亦有顯失公平之情事，本院已諭知應准許上訴人提出該攻擊或防禦，並請被上訴人予以答辯。

乙、實體方面：

壹、上訴人起訴主張：

上訴人為我國第I233407號「雙層載臺之運輸卡車」發明專利（下稱系爭專利1）、第M432550號「三層式運輸載具」新型專利（下稱系爭專利2）、第I471236號「可升降及折收之尾門」發明專利（下稱系爭專利3）及第I471237號「具安全閉鎖之升降尾門」發明專利（下稱系爭專利4）之專利權人，專利權期間分別自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。又上訴人依系爭專利1至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，被上訴人尤永忠自99年起迄105年8月止，為上訴人外包運輸司機，其與被上訴人鐵鑫汽車車體有限公司（下稱鐵鑫公司）經理即被上訴人張鍵勝接洽，模仿製造與系爭載具如出一轍之侵權載具至少3輛，交付予被上訴人尤永忠，惟礙於法令限制，被上訴人尤永忠乃將系爭產品靠行登記於被上訴人順

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，包含上訴人於本件起訴前，自行拍攝之侵權載具之實物（下稱系爭產品1）、保全證據程序所拍攝之實物（下稱系爭產品2）、107年8月10日原審勘驗程序所拍攝之實物（下稱系爭產品3）等3類型，其中，系爭產品1已落入系爭專利4請求項1文義範圍，系爭產品2已落入系爭專利4請求項1均等範圍，系爭產品3已落入系爭專利1請求項1文義或均等範圍、系爭專利2請求項1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至4並無得撤銷之事由。從而，被上訴人均未經上訴人之授權，故意仿造系爭載具，而與上訴人為相同之營利用途，當屬共同侵害上訴人所有之系爭專利1至4專利權；另被上訴人杜啟星、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，請求被上訴人損害賠償並排除侵害。

貳、被上訴人則辯稱：

一、系爭產品2不具備系爭專利4請求項1要件1F、1J、1L、1K、1M之技術內容，故系爭產品2並未落入系爭專利4請求項1之文義技術範圍。且系爭產品2「滑座未樞設勾具」，本即與「全要件原則不符」。又系爭產品2之拉伸彈簧固接於門板之骨架且與拉桿同側地連接於第一凸伸部，拉動拉桿時無需對抗額外力矩，輕鬆省力；反觀系爭專利4，拉伸彈簧固接於門板邊框且與拉桿相對側地連接於第二凸伸部，拉動

01 拉桿時需對抗較大的額外力矩，極為費力。其所採之技術手
02 段、作用方式均與系爭專利4 不同。再系爭產品2 之門桿係
03 利用與穿孔之間的間隙，沿固定的擋桿之斜面斜上越過擋桿
04 而擋止於擋桿後方；反觀系爭專利4 ，勾具係樞設於滑座上
05 ，且勾部必須「被保持在可被連桿之自由端頂推之相對位置
06 」，方可透過「勾具樞轉」而達「快速定位/ 釋放門板」之
07 效。故系爭產品2 至少在「拉伸彈簧與拉桿」及「門桿及擋
08 桿」之結構配置、交互作動關係、所採之技術手段及產生之
09 作用與技術效果均與系爭專利4 請求項1 實質不同，自未落
10 入系爭專利4 請求項1 之均等範圍。

11 二、系爭專利1 之標的名稱既為「雙層」載臺之運輸卡車，且請
12 求項1 亦載「一種雙層載臺之運輸卡車……」，可知系爭專
13 利1 所呈現之整體技術手段應為「僅有雙層載臺」結構。上
14 訴人申請更正之系爭專利1 請求項1 既維持原來「『雙層』
15 載臺之運輸卡車」之專利名稱，且請求項1 亦仍載：「一種
16 雙層載臺之運輸卡車……」，故系爭產品3 應一樣未落入系
17 爭專利1 申請更正後請求項1 之專利範圍。系爭產品3 不具
18 有系爭專利2 請求項1 「該中層升降台以至少四相對位在對
19 角之第一液壓缸可昇降地連結於該底層平台」、「該頂層升
20 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
21 該中層升降台」之技術特徵，故系爭產品3 並未落入系爭專
22 利2 請求項1 之文義範圍。系爭專利3 請求項1 係界定「固
23 定該滑座於該軌道內」，且以「手段功能用語」界定之定位
24 裝置（插入直立部）既非「防止尾門上升」也非「防止尾門
25 下降」，而必須是「滑座不能移動」。據此可知，系爭產品
26 3 並未落入系爭專利3 請求項1 之文義範圍，且系爭產品3

之結構、作動與系爭專利3 請求項1 實質不同，並非其均等物，自未落入系爭專利3 請求項1 之均等範圍。

四、被證2 之齒條等同於系爭專利之立桿，平台24透過橫桿26樞接於二齒條20,22，已完全揭露系爭專利1：「該尾門之兩側分別樞接一向上延伸的立桿」之技術特徵。被證2 之殼體容置齒條之部分係等同於系爭專利之軌道，二齒條相對於二殼體移動而帶動平台升降，配合被證2 之作動示意圖已完全揭露系爭專利1：「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」之技術特徵。被證2 之配置結構與系爭專利1 完全相同：一邊容置可移動之立桿（齒條）、另一邊容置動力裝置（壓缸），故被證2 同時揭露出系爭專利：「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（車尾二側），該尾門之兩側係沿各該軌道升降」、「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」等諸多技術特徵。被證2 之液壓缸30係等同於系爭專利1 之動力裝置，同時配合圖1、2 及4，被證2 已明顯揭露系爭專利1：「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」之技術特徵。被證14清楚揭露出系爭專利1 請求項1 以下技術特徵：即上層載檯（11）係可於該下層載檯（12）之上方升降、該升降機構（2）係設置於該上、下層載檯（12）相對該運輸卡車（1）之車頭的一端、該尾門（3）係為一可供承載貨物之平台、以及尾門可相對上層、下層載檯進行升降。故組合被證2、被證14足以證明系爭專利1 請求項1 不具進步性。

五、經濟部智慧財產局（下稱智慧局）已於107 年4 月18日作成

審定（即被證5 審定書），撤銷系爭專利2 全部申請專利範圍，其中系爭專利2 之請求項1 遭認定不具進步性之證據，即為被證4 。上訴人雖循序提起訴願、行政訴訟以為救濟，然經本院107 年度行專訴字第96號行政判決維持原舉發審定、訴願決定，即駁回上訴人之起訴，並已確定在案（被上證3 ），故系爭專利2 請求項1 不具有效性。

六、自被證6 之第2 圖局部放大以及第8 圖，可知被證6 已揭露了系爭專利3 之「平伸部」，且依被證6 之中譯：「能夠將該尾門滑動件16固定至該導軌14或釋放的滑動件定位件38」、「釋放滑動定位件38，拉回定位栓38A，使主門36能往導軌14下方移動」、「用滑動定位件38將尾門滑動件16固定，然後藉升降驅動手段36將滑輪鏈34收回」、「藉此，主門20能被收回至第3 圖所示的位置，尾門被關閉」，已完全揭露「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。因此，系爭專利3 請求項1 之技術特徵已為被證6 完全揭露，不具新穎性。縱認系爭專利3 請求項1 之技術特徵與被證6 非完全相同，然系爭專利3 所屬技術領域具通常知識者參酌被證6 顯能輕易完成系爭專利3 請求項1 之技術特徵，故系爭專利3 請求項1 亦不具進步性。

七、被證7 、8 、9 及被證11、12與系爭專利4 皆屬有關於「尾門閉鎖」之技術領域，其中被證7 、8 、9 更具有「尾門可升降」之技術特徵。被證10之國際分類雖與系爭專利4 、被證7 至9 、被證11、12不同，然判斷是否屬於相同之技術領域並非以國際分類為唯一判斷依據，況被證10與系爭專利4 同樣是透過轉動樞設於門板上之連動件，連動二連桿穿出門

01 框二側之自由端退縮，而可解除栓鎖結構對於門板之栓鎖使
02 門板可開啟，與系爭專利4 之原理、機制或作用完全相同，
03 系爭專利4 之機構可視為被證10之「直接轉用」。故被證7
04 至被證12應可視為屬於同一技術領域。又，被證9 揭露「透
05 過轉動樞設於門板2a上之連動件25，連動二連桿26a，26b
06 穿出門框二側之自由端退縮，而可解除對於門板2a之栓鎖使
07 門板2a可開啟」、被證10揭露「透過轉動樞設於門板12上之
08 連動件28+45+31，連動二連桿28+45+31穿出門框二側之自由
09 端退縮，而可解除對於門板12之栓鎖使門板12可開啟」、被
10 證11揭露「透過轉動樞設於門板12上之連動件22，連動二連
11 桿22穿出門框二側之自由端退縮，而可解除對於門板12之栓
12 鎖使門板12可開啟」，皆以與系爭專利4 實質相同技術手段
13 解決「尾門閉鎖效果不佳」之相同技術問題，並可產生「穩
14 定栓鎖、快速釋放」之實質相同功效。被證7 揭露「該二連
15 桿62之自由端被勾扣於該勾部60」、被證8 揭露「該二連桿
16 62之自由端被勾扣於該勾部45」、被證12揭露「該卡凸27被
17 勾扣於該勾部30」，被證12更進一步揭露「門板20樞轉時，
18 卡凸27頂推勾扣端44之一頂推面30a 而被勾扣於該勾部30」
19 ，與系爭專利4 申請專利範圍界定之結構及作動實質相同，
20 可產生「快速自動勾鎖」之實質相同效果。故，被證7、9
21 、12之組合；被證7、10、12之組合；被證7、11、12之組
22 合；被證8、9、12之組合；被證8、10、12；被證8、11
23 、12之組合，足以證明系爭專利4 請求項1 不具進步性。

24 參、原審判決駁回上訴人之訴及假執行之聲請，上訴人提起上訴
25 ，上訴聲明：1. 原判決廢棄。2. 被上訴人順申公司、王譽
26 靜及尤永忠應連帶給付上訴人新臺幣（下同）1321萬230 元

，及自起訴狀繕本送達最後被上訴人之翌日起至清償日止，按週年利率百分之5 計算之利息。3.被上訴人鐵鑫公司、杜啟星、張鍵勝、尤永忠應連帶給付上訴人588 萬元，及自起訴狀繕本送達最後被上訴人之翌日起至清償日止，按週年利率百分之5 計算之利息。4.被上訴人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。5.第一、二審訴訟費用由被上訴人負擔。6.第2 、3 項聲明，上訴人願供擔保，請准宣告假執行。被上訴人答辯聲明：1.上訴駁回。2.第一、二審訴訟費用由上訴人負擔。3.就上訴人聲請供擔保假執行部分，若被上訴人受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

肆、兩造不爭執之事實（見本院卷一第416頁）：

(一)上訴人為系爭專利1 之專利權人，專利權期間自94年6 月1 日至113 年6 月17日止。

(二)上訴人為系爭專利2 之專利權人，專利權期間自101 年7 月1 日起至111 年3 月19日止。

(三)上訴人為系爭專利3 之專利權人，專利權期間自104 年2 月1 日起至121 年3 月21日止。

(四)上訴人為系爭專利4 之專利權人，專利權期間自104 年2 月1 日起至121 年3 月21日止。

(五)系爭專利2 經智慧局107 年4 月18日審定「請求項1 至3 舉發成立，應予撤銷」。上訴人已於107 年5 月21日就上開審定結果提起訴願在案。

(六)被上訴人尤永忠與被上訴人鐵鑫公司經理張鍵勝接洽，委託被上訴人鐵鑫公司製造外側印有「順申公司」之字樣，車牌

01 號碼0000000 號（車身號碼T1220S12）、HBB3059 號（車身
02 號碼T1220S1）、HBB3060 號（車身號碼T1220S1）之系爭
03 產品，並靠行登記於被上訴人順申公司名下。

04 伍、兩造間之主要爭點（見本院卷一第418頁）：

05 (一)專利侵權部分：

06 1.系爭產品1 是否落入系爭專利4 請求項1 文義範圍？

07 2.系爭產品2 是否落入系爭專利4 請求項1 均等範圍？

08 3.系爭產品3 是否落入系爭專利1 請求項1 文義或均等範圍
09 、系爭專利2 請求項1 文義範圍、系爭專利3 請求項1 文
10 義或均等範圍？

11 (二)專利有效性部分：

12 1.被證2、14之組合，是否可以證明系爭專利1 請求項1 不
13 具進步性？（被上訴人原主張被證1、2、3 之組合足以
14 證明系爭專利1 請求項1 不具進步性，嗣於108 年8 月28
15 日準備期日已表明不主張，見本院卷一第508 頁）

16 2.被證4 是否可以證明系爭專利2 請求項1 不具進步性？

17 3.被證6 是否可以證明系爭專利3 請求項1 不具新穎性？

18 4.被證6 是否可以證明系爭專利3 請求項1 不具進步性？

19 5.被證7、9、12之組合；被證7、10、12之組合；被證7
20 、11、12之組合；被證8、9、12之組合；被證8、10、
21 12；被證8、11、12之組合，是否可以證明系爭專利4 請
22 求項1 不具進步性？

23 (三)上訴人請求被上訴人順申公司、王譽靜及尤永忠應連帶給付
24 上訴人1321萬230 元及法定遲延利息；被上訴人鐵鑫公司、
25 杜啟星、張鍵勝及尤永忠應連帶給付上訴人588 萬元及法定
26 遲延利息，是否有理由？

01 (四)上訴人請求被上訴人禁止侵害是否有理由？

02 陸、得心證之理由：

03 一、系爭專利1（發明專利）申請日為93年6月18日，審定日為
04 94年4月4日，其是否有應撤銷專利權之情事，應以審定時
05 所適用之92年2月6日修正公布、93年7月1日施行之專利
06 法（下稱92年專利法）為斷；系爭專利2（新型專利）申請
07 日為101年3月20日，審定日為101年5月1日，其是否有
08 應撤銷專利權之情事，應以審定時所適用之99年8月25日修
09 正公布、99年9月12日施行之專利法（下稱99年專利法）為
10 斷；系爭專利3及系爭專利4（均為發明專利）之申請日均
11 為101年3月22日，審定日均為103年12月12日，該二項專
12 利是否有應撤銷專利權之情事，應以審定時所適用之103年
13 1月22日修正公布、103年3月24日施行之專利法（下稱10
14 3年專利法）為斷。按發明為其所屬技術領域中具有通常知
15 識者依申請前之先前技術所能輕易完成時，不得依本法申請
16 取得發明專利，92年專利法第22條第4項定有明文；又新型
17 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顯
18 能輕易完成時，不得依本法申請取得新型專利，99年專利法
19 第94條第4項定有明文。發明雖無專利法第22條第1項各款
20 所列情事，但為其所屬技術領域中具有通常知識者依申請前
21 之先前技術所能輕易完成時，仍不得取得發明專利，103年
22 專利法第22條第2項定有明文。

23 二、系爭專利技術分析：

24 (一)系爭專利1（發明第I233407號）：

25 1.系爭專利1技術內容：

26 (1)習用卡車大多只具有單層載檯，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。再者，該卡車之尾門雖設計成可升降之結構，但該尾門只能升降至固定高度，對於需堆放至較高處之貨物而言，仍需要以人力搬運貨物，在使用時非常不便；又因該尾門只能升降至固定高度，因此該尾門之升降裝置只適用固定高度之載檯，若該卡車之載檯高度不同，其尾門之升降裝置則必須重新設計，而無法適用各車種之卡車。

(2)系爭專利¹之主要目的，在於提供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；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；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。

(3)由於該尾門係沿該升降機構的軌道升降移動，藉由控制該升降機構之動力裝置，使該尾門可隨意升降至不同高度，而利於該運輸卡車各層之載檯裝卸貨物；而且該尾門沿該軌道升降，不論各層載檯之高度為何，皆可控制

該尾門升降至各層載臺之高度，而可適用不同高度載臺之卡車或多層載臺之卡車（參系爭專利1 說明書第5 至6 頁）

2.系爭專利1主要圖面如附圖一所示。

3.系爭專利1申請專利範圍分析：

系爭專利1 請求項共計9 項，其中請求項1 為獨立項，請求項2 至9 為直接或間接依附於請求項1 之附屬項，上訴人主張受侵害為請求項1 ，上訴人於108 年6 月11日申請更正系爭專利1 請求項1 ，並經兩造於108 年9 月19日準備程序期日同意依更正後之申請專利範圍進行攻防（見本院卷二第35頁）。更正後內容如下：

請求項1 ：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控制升降，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，以供帶動該尾門可依據該上、下層載臺之高度隨意升降；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。

(二)系爭專利2（新型第M432550號）：

01 1.系爭專利2技術內容：

02 (1)系爭專利2 之主要目的，在於提供一種三層式運輸載具
03 ，藉由底層平台、中層升降台及頂層升降台等三層式的
04 設計，而可達到更多的貨物裝載量，使貨物的運輸更具
05 效率。

06 (2)為達前述之目的，系爭專利2 係包括一車頭、一底層平
07 台、一中層升降台、一頂層升降台及一升降平台，其中
08 該車頭連結在底層平台的一端，該升降平台連結該底層
09 平台而位在與該車頭相對的另一端，該中層升降台以至
10 少四相對位在對角之第一液壓缸可昇降地連結於該底層
11 平台，而在該底層平台及該中層升降台之間形成一可調
12 整高度限制的下層空間，且該頂層升降台亦以至少四相
13 對位在對角之第二液壓缸可昇降地連結於該中層升降台
14 ，而在該中層升降台及該頂層升降台之間形成一可調整
15 高度限制的上層空間，該升降平台可被調整至與該底層
16 平台、中層升降台及頂層升降台分別等高（參系爭專利
17 2 說明書第4 至5 頁）。

18 2.系爭專利2主要圖面如附圖二所示。

19 3.系爭專利2申請專利範圍分析：

20 系爭專利2 請求項共計3 項，其中請求項1 為獨立項，請
21 求項2 至3 為直接依附於請求項1 之附屬項，上訴人主張
22 受侵害為請求項1 ，其內容如下：

23 請求項1 ：一種三層式運輸載具，包括一車頭、一底層平
24 台、一中層升降台、一頂層升降台及一升降平台，其中該
25 車頭連結在底層平台的一端，該升降平台連結該底層平台
26 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。

(三)系爭專利3（發明第I471236號）：

1.系爭專利3技術內容：

- (1)系爭專利3 之主要目的，在於提供一種可升降及折收之尾門，其可藉鏈條之拉動與定位裝置之作用而控制升降及折收。
- (2)為達前述之目的，系爭專利3 提供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（參系爭專利3 說明書第3 至4 頁）。

01 2.系爭專利3主要圖面如附圖三所示。

02 3.系爭專利3申請專利範圍分析：

03 系爭專利3 請求項共計9 項，其中請求項1 為獨立項，請
04 求項2 至9 為直接依附於請求項1 之附屬項，上訴人主張
05 受侵害為請求項1 ，其內容如下：

06 請求項1 ：一種可升降及折收之尾門，其設於車輛相對於
07 車頭之尾端，該尾門於該尾端兩側分別設有一直立的軌道
08 及一設於該軌道中之滑座，其中：該軌道開設有一朝車輛
09 尾端外之開口，而該軌道內設有該滑座及可拉動一線體之
10 驅動單元；該滑座呈L 形而具有一直立部及一平伸部，該
11 平伸部朝外伸出該軌道之開口，該平伸部樞接有一可於直
12 立部與平伸部間樞轉之門板，而該直立部設有數滾輪而滑
13 設於該軌道上，該直立部設有一平行於該平伸部之貫通槽
14 ，該貫通槽內樞設有一內滑輪，而該線體穿經該貫通槽且
15 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
16 置處；一固定該滑座於該軌道內之相對位置的定位裝置，
17 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
18 。

19 (四)系爭專利4（發明第I471237號）：

20 1.系爭專利4技術內容：

21 (1)系爭專利4 之主要目的，在於提供一種具安全閉鎖之升
22 降尾門，其可於收折尾門同時利用安全機關自動閉鎖尾
23 門，而具有使用上的安全性。

24 (2)為達前述之目的，系爭專利4 提供一種具安全閉鎖之升
25 降尾門，其設於車輛相對於車頭之尾端，該尾門於該尾
26 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，該第二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，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（參系爭專利4 說明書第3 至4 頁）。

2.系爭專利4主要圖面如附圖四所示。

3.系爭專利4申請專利範圍分析：

系爭專利4 請求項共計4 項，其中請求項1 為獨立項，請求項2 至4 為直接或間接依附於請求項1 之附屬項，上訴人主張受侵害為請求項1 ，其內容如下：

請求項1 ：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

01 道及一滑設於該軌道中之滑座，該滑座樞設有一門板，該
02 門板可相對於該滑座樞轉，以供作為平台及收折而閉鎖車
03 輛尾端之用，該尾門設有一閉鎖機構，其中：該閉鎖機構
04 設於該門板，其包括有一以一主樞接部樞設於該門板上之
05 連動件，該連動件朝兩相異方向分別延伸有一第一凸伸部
06 及一第二凸伸部，其中該第一凸伸部樞接有一拉桿，該第
07 二凸伸部樞接有一固接於該門板的邊框之拉伸彈簧，而位
08 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
09 連桿一端分別樞接於該二樞接部，各連桿之另一端分別
10 為一自由端且延伸至該門板兩側之邊框，並分別穿設於該
11 邊框兩側之二穿孔中，且分別凸伸出該二穿孔，其中可藉
12 由拉動該拉桿使該連動件形成以該主樞接部為軸之樞轉，
13 進而帶動該二樞接部產生位移，而令該二連桿之自由端退
14 回各對應之穿孔內；而對應該門板邊框二穿孔之該二滑座
15 上分別設有一勾具，該二勾具分別以一樞接端樞設於該二
16 滑座上，該二勾具相對於其樞接端分別形成有一勾扣端，
17 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
18 穿伸出該門板邊框二穿孔之自由端而閉鎖車輛尾端；該勾
19 具之勾扣端形成有一朝下彎曲之勾部，且該門板朝車輛尾
20 端樞轉時，該二連桿穿伸出該門板邊框二穿孔之自由端頂
21 推該勾扣端上之一頂推面而被勾扣於該勾部。

22 三、系爭產品之技術內容：

23 (一)依上訴人原審107年8月17日民事準備書(二)狀(原審卷
24 三第53-119頁)，將上訴人採證階段及對應之系爭產品區分
25 成下列3種態樣，包括：

26 1.系爭產品1：上訴人於原審起訴前所拍攝之實物(見起訴

狀所附原證10專利侵害鑑定報告3份所附照片），如附圖五所示。

2.系爭產品2：上訴人聲請保全證據，經本院106年度民聲字第35號裁定准許，並囑託臺灣橋頭地方法院（下稱橋頭地院）執行，橋頭地院於107年1月15日於高雄市○○區○○路○段000號執行保全證據程序所拍攝之實物（執行筆錄見本院106年度民聲字第35號卷宗第212-213頁，執行保全證據記憶卡及錄影光碟見該案外放證物），如附圖六所示。

3.系爭產品3：原審於107年8月10日在桃園市○○區○○街○○○號進行勘驗所拍攝之實物（見原審卷三第9-11頁），如附圖七所示。

被上訴人對於上訴人主張系爭產品1、2、3之真正並不爭執（見原審107年10月8日言詞辯論筆錄，原審卷三第299頁），爰依上訴人原審107年8月17日民事準備書(二)狀中整理之實物照片進行侵權比對。

(二)系爭產品之技術分析：

1.系爭產品1：

系爭產品1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

01 第二凸伸部樞接有一固接於該門板的中間欄柱之拉伸彈簧
02 ，而位於該主樞接部附近之相異兩側分別設有一樞接部，
03 且各有一連桿一端分別樞接於該二樞接部，各連桿之另一
04 端分別為一自由端且延伸至該門板兩側之邊框，並分別穿
05 設於該邊框兩側之二穿孔中，且分別凸伸出該二穿孔，其
06 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
07 樞轉，進而帶動該二樞接部產生位移，而令該二連桿之自
08 由端退回各對應之穿孔內；而對應該門板邊框二穿孔之該
09 二滑座上分別設有一勾具，該二勾具分別以一樞接端樞設
10 於該二滑座上，該二勾具相對於其樞接端分別形成有一勾
11 扣端，該二勾扣端可於該門板朝車輛尾端樞轉時勾扣住該
12 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
13 ；該勾具之勾扣端形成有一朝下彎曲之勾部，該二連桿穿
14 伸出該門板邊框二穿孔之自由端被勾扣於該勾部。

05 2.系爭產品2：

06 系爭產品2 係一種具安全閉鎖之升降尾門，其設於車輛相
07 對於車頭之尾端，該尾門於該尾端兩側分別設有一直立的
08 軌道及一滑設於該軌道中之滑座，該滑座樞設有一門板，
09 該門板可相對於該滑座樞轉，以供作為平台及收折而閉鎖
10 車輛尾端之用，該尾門設有一閉鎖機構，其中：該閉鎖機
11 構設於該門板，其包括有一以一主樞接部樞設於該門板上
12 之連動件，該連動件朝兩相異方向分別延伸有一第一凸伸
13 部及一第二凸伸部，其中該第一凸伸部樞接有一拉桿，該
14 第一凸伸部樞接有一固接於該門板的中間欄柱之拉伸彈簧
15 ，而位於該主樞接部附近之相異兩側分別設有一樞接部，
16 且各有一連桿一端分別樞接於該二樞接部，各連桿之另一
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26

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。

3.系爭產品3：

(1)系爭產品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。

(2)另系爭產品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。

四、有效性證據整理：

(一)被證2 為1962年3 月13日公告之美國第US 0000000號「Combined hoist and tailgate」專利案（見原審卷二第87-92 頁，引用部分中譯文見原審卷二第381-383 頁），其公告日係早於系爭專利1 申請日（93年6 月18日），可為系爭專利1 相關之先前技術。

1.被證2技術內容：

被證2 為裝載卡車手段之組合，卡車具有一床板，床板具有一底壁與二豎直側壁，該組合包括：一第一豎直殼體與一第二豎直殼體，分別裝設於該二側壁的後端；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 請求項1 ）。

2.被證2之主要圖式如附圖八所示。

(二)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（見原審卷二第99-124頁），其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。

1.被證4技術內容：

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發明摘要）。

2.被證4之主要圖式如附圖九所示。

(三)被證6 為1990年9月18日公開之日本第平0-000000號「貨車後門裝置」專利案（見原審卷二第137-144頁，引用部分中譯文見原審卷二第387-393頁），其公告日係早於系爭專利3申請日（101年3月22日），可為系爭專利3相關之先前技術。

1.被證6技術內容：

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 請求項1）。

2.被證6之主要圖式如附圖十所示。

(四)被證14為1995年8月22日公告之美國第US 0000000號「Goods vehicle or a trailer for a goods vehicle」專利案（見原審卷三第397-404頁，引用部分中譯文見原審卷三第405-407頁），其公告日係早於系爭專利1申請日（93年6月18日），可為系爭專利1相關之先前技術。

1.被證14技術內容：

被證14為一種具有上層和下層承板的貨車，每個承板在貨車內垂直移動，上層藉由升降機升降，伸縮連桿連接兩個層，使得當上層低於下層的某個高度時，它可以獨立於下層移動，但是當上層高於這個高度時，它夾帶下層和兩層一起移動，在另一個實施例中，兩個層固定在一起，以便在上層的整個垂直移動範圍內一起移動（參被證14摘要）

2.被證14之主要圖式如附圖十一所示。

五、系爭產品1 未落入系爭專利4 請求項1 之文義範圍：

(一)侵權比對之原則：

按判斷被控侵權對象是否侵害發明、新型專利權時，係將解釋後之請求項與被控侵權對象進行比對，以判斷被控侵權對象是否構成文義侵權或均等侵權。「文義讀取」之判斷，應將解釋後的系爭專利之請求項的每一技術特徵與被控侵權對象之對應元件、成分、步驟或其間之關係等，分別進行比對，若各別對應之技術特徵均相同，則被控侵權對象符合「文義讀取」。反之，若被控侵權對象欠缺解釋後的系爭專利之請求項的任一技術特徵，或有任一對應之技術特徵不相同，則不符合「文義讀取」。所謂技術特徵「相同」，係指系爭專利之請求項與被控侵權對象二者對應的技術特徵完全相同、差異僅在於文字之記載形式或能直接且無歧異得知者、被控侵權對象的技術特徵為系爭專利之請求項對應技術特徵的下位概念技術特徵等三種情形。判斷被控侵權對象與系爭專利之請求項的對應技術特徵是否為均等，一般係採三部測試（triple identity test or tripartite test），若被控侵權對象對應之技術內容與系爭專利之請求項的技術特徵係以實質相同的方式（way），執行實質相同的功能（function），而得到實質相同的結果（result）時，應判斷被控侵權對象之對應技術內容與系爭專利之請求項的技術特徵為無實質差異，二者為均等。

(二)系爭產品1 與系爭專利4 請求項1 之文義比對分析說明：

1.經解析系爭專利4 請求項1 之範圍，其技術內容可解析為

1A至1M等13個要件（element），系爭產品1 對應系爭專利4 之請求項1，亦可解析為1a至1m等13個要件，如附表一所示。

2.系爭產品1 與系爭專利4 請求項1 之文義比對分析，其中1A至1E，及1G至1L均可以文義讀取，詳如附表一之比對表，茲不贅述，以下就文義無法讀取之1F、1M部分，分述如下：

(1)1F要件：由系爭產品1 照片所示之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中間欄柱之拉伸彈簧，因此，系爭產品1 無法讀取系爭專利4 請求項1 編號1F要件「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，該第二凸伸部樞接有一固接於該門板的邊框之拉伸彈簧，」之文義。

(2)1M要件：由系爭產品1 照片所示之具安全閉鎖之升降尾門，其中該二連桿穿伸出該門板邊框二穿孔之自由端被勾扣於該勾部，惟上訴人無法證明系爭產品1 於該門板朝車輛尾端樞轉時該連桿之自由端有頂推該勾扣之頂推面的作動過程，因此，系爭產品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。

3.基於全要件分析，系爭產品1 雖可讀取系爭專利4 請求項1 要件編號1A至1E、1G至1L，惟無法文義讀取系爭專利4

01 請求項1 要件編號1F、1M，故系爭產品1 未落入系爭專利
02 4 請求項1 之文義範圍。

03 (三)上訴人於108 年8 月28日準備程序庭呈簡報第11頁雖主張：
04 系爭專利4 「拉伸彈簧」部分，原審判決於要件編號1F已載
05 明系爭產品1 亦具該特徵而符合文義讀取，系爭專利4 請求
06 項1 並未限制邊框的結構型態，則即使是門板的縱、橫向欄
07 柱，也是門板的邊框之一云云（本院卷一第524 頁）。惟查
08 ，系爭專利4 請求項1 雖未限制邊框的結構型態，惟對於該
09 發明所屬技術領域中之通常知識者而言，所謂「門板的邊框
10 」應是指「門板邊緣的框」，難謂包含位於門板內部之縱、
11 橫欄柱（依據教育部國語辭典簡編本對「邊」之解釋：「指
12 一個平面的周圍或際限。例桌邊、天邊、邊緣」），而依系
13 爭產品1 之照片所示，其「拉伸彈簧」係固接於該門板的中
14 間欄柱而非固接於門板的邊框，故系爭產品1 無法讀取系爭
15 專利4 請求項1 要件編號1F之技術特徵，上訴人之主張，並
16 不足採。

17 (四)上訴人於108 年8 月28日準備程序庭呈簡報第6 頁主張：系
18 爭產品1 明確揭露有立向構件，其上端與勾具側邊鎖設固定
19 ，底端與滑座鎖設固定，則藉由該立向構件以維持勾具的固
20 定位置，使連桿自由端可由勾具的頂推面滑入固定云云（本
21 院卷一第519 頁）。惟查，系爭專利4 請求項1 要件編號1M
22 係界定「且該門板朝車輛尾端樞轉時，該二連桿穿伸出該門
23 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
24 於該勾部」，其中該門板朝車輛尾端樞轉時，該連桿之自由
25 端頂推該勾扣之頂推面係界定一動態過程，雖然最終該二連
26 桿之自由端被勾扣於該勾部，但於門板樞轉收折過程中，該

連桿自由端是否有頂推勾扣端之頂推面的動作，單憑系爭產品1 自由端已被勾扣於該勾部後的靜態照片，並無法證明有系爭專利4 請求項1 所界定之上開動態之過程，上訴人之上開理由，自不可採。

六、系爭產品2 未落入系爭專利4 請求項1 之均等範圍：

(一)系爭產品2 與系爭專利4 請求項1 之文義比對分析說明：

1.經解析系爭專利4 請求項1 之範圍，其技術內容可解析為1A至1M等13個要件，系爭產品2對應系爭專利4 之請求項1，亦可解析為1a至1m等13個要件，如附表二所示。

2.系爭產品2 與系爭專利4 請求項1 之文義比對分析，其中1A至1E，及1G至1I均可以文義讀取，詳如附表二之比對表，茲不贅述，以下就文義無法讀取之1F、1J至1M部分，分述如下：

(1)1F要件：由系爭產品2 照片所示之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中間欄柱之拉伸彈簧，因此，系爭產品2 無法讀取系爭專利4 請求項1 編號1F要件「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，該第二凸伸部樞接有一固接於該門板的邊框之拉伸彈簧，」之文義。

(2)1J要件：由系爭產品2 照片所示之具安全閉鎖之升降尾門，其中滑座未樞設勾具，因此，系爭產品2 無法讀取系爭專利4 請求項1 編號1J要件「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，」之文義。

(3)1K要件：由系爭產品2 照片所示之具安全閉鎖之升降尾門，其中滑座設有擋桿，並未樞設勾具，該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，因此，系爭產品2 無法讀取系爭專利4 請求項1 編號1K要件「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；」之文義。

(4)1L要件：由系爭產品2 照片所示之具安全閉鎖之升降尾門，其中滑座未樞設勾具，因此，系爭產品2 無法讀取系爭專利4 請求項1 編號1L要件「該勾具之勾扣端形成有一朝下彎曲之勾部，」之文義。

(5)1M要件：由系爭產品2 照片所示之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，因此，系爭產品2 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。

3.基於全要件分析，系爭產品2 雖可讀取系爭專利4 請求項1 要件編號1A至1E、1G至1I，惟無法文義讀取系爭專利4 請求項1 要件編號1F、1J至1M，系爭產品2 未落入系爭專利4 請求項1 之文義範圍。因此，接著判斷系爭產品2 是否落入系爭專利4 請求項1 要件編號1F、1J至1M之均等範圍。

01 (二)系爭產品2 與系爭專利4 請求項1 均等比對分析：

02 1.1F要件：

03 系爭產品2 要件編號1f「該連動件朝兩相異方向分別延伸
04 有一第一凸伸部及一第二凸伸部，其中該第一凸伸部樞接
05 有一拉桿，該第一凸伸部樞接有一固接於該門板的中間欄
06 柱之拉伸彈簧」與系爭專利4 請求項1 要件編號1F「該連
07 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
08 部，其中該第一凸伸部樞接有一拉桿，該第二凸伸部樞接
09 有一固接於該門板的邊框之拉伸彈簧」相較，由於系爭專
10 利4 係藉由第二凸伸部樞接有一固接於該門板的邊框之拉
11 伸彈簧，而系爭產品2 則藉由第一凸伸部樞接有一固接於
12 該門板的中間欄柱之拉伸彈簧，系爭產品2 僅將拉伸彈簧
13 一端樞接於第一凸伸部，另一端固接於該門板的中間欄柱
14 ，兩者技術手段之差異僅在於拉伸彈簧位置的簡單改變，
15 其差異為所屬技術領域具有通常知識者即能輕易完成，因
16 此，應視為兩者技術手段實質相同。另系爭產品2 要件編
17 號1f拉伸彈簧可常態性地使二連桿之自由端維持凸伸出門
18 板邊框穿孔的狀態，此與系爭專利4 請求項1 要件編號1F
19 拉伸彈簧可常態性地使二連桿之自由端維持凸伸出門板邊
20 框穿孔的狀態之功能相同。系爭產品2 要件編號1f可將門
21 板閉鎖於車輛尾端，防止其鬆脫翻開造成危險的效果，此
22 與系爭專利4 請求項1 要件編號1F可將門板閉鎖於車輛尾
23 端，防止其鬆脫翻開造成危險的效果相同。因此，系爭產
24 品2 要件編號1f與系爭專利4 請求項1 要件編號1F相較，
25 係以實質相同之技術手段，執行相同之功能，並得到相同
26 之結果，故系爭產品2 要件編號1f適用均等論。

2.1J至1M要件：

系爭產品2 要件編號1j至1m「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」與系爭專利4 請求項1 要件編號1J至1M「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，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」相較，由於系爭專利4 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，而系爭產品2 滑座未樞設勾具，而是設有擋桿，藉由擋桿不動使連桿自由端沿著擋桿滑動到擋桿後方，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，因此，應認為兩者技術手段不同。另系爭產品2 要件編號1j至1m滑座未樞設勾具，而擋桿不動，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

01 擋桿，此與系爭專利4 請求項1 要件編號1J至1M於門板朝
02 車輛尾端樞轉時，該二連桿穿伸出該門板邊框二穿孔之自
03 由端頂推該勾扣端上之一頂推面而被勾扣於該勾部之功能
04 不同。系爭產品2 要件編號1j至1m與系爭專利4 請求項1
05 要件編號1J至1M相較，係以不同之技術手段，執行不同之
06 功能，故系爭產品2 要件編號1j至1m與系爭專利4 請求項
07 1 要件編號1J至1M有實質差異。綜上所述，系爭產品2 要
08 件編號1j至1m不適用均等論。

09 3.綜上所述，系爭產品2 要件編號1j至1m不適用均等論，故
10 系爭產品2 未落入系爭專利4 請求項1 之均等範圍。

11 4.上訴人於108 年8 月5 日之民事準備書狀第9 至12頁主張
12 ；系爭產品2 與系爭專利4 請求項1 文義讀取之差異處僅
13 在於勾具之結構型態，然而系爭產品2 利用連桿推壓頂推
14 面，使連桿進入勾具後方的阻擋部，讓連桿受阻擋部阻擋
15 而不能脫出，此與系爭專利4 請求項1 之勾具相比，其同
16 樣都設有阻擋結構（勾部對阻擋部），同樣都是在連桿進
17 入阻擋結構後不能脫出，同樣達成限制連桿的結果，系爭
18 產品2 落入系爭專利4 請求項1 之均等範圍云云（本院卷
19 一第456-462 頁）。惟查，系爭專利4 請求項1 中對於勾
20 具之結構界定包含「該二勾具分別以一樞接端樞設於該二
21 滑座上，該二勾具相對於其樞接端分別形成有一勾扣端，
22 …，該勾具之勾扣端形成有一朝下彎曲之勾部」，而使得
23 「該門板朝車輛尾端樞轉時，該二連桿穿伸出該門板邊框
24 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
25 勾部」，而依系爭產品2 之實物照片所示，該滑座設有擋
26 桿，該擋桿一端並非樞設（一端固定於一轉軸，另一端可

相對於該轉軸自由旋轉)於該滑座上，擋桿另一端並無形成有一朝下彎曲之勾部，且當門板朝車輛尾端樞轉時該二連桿之自由端係抵壓該擋桿之斜面，最後進入擋桿之後方而擋止該連桿，系爭產品2之擋桿並非樞設在滑座上，連桿的自由端也沒有頂推擋桿之動作及被勾扣在擋桿的勾部(擋桿不具勾部)，兩者技術手段明顯有差異，其差異非所屬技術領域具有通常知識者即能輕易完成，應認為兩者技術手段不同。另查，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功能，相較於系爭產品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擋桿，是以兩者執行之功能，亦不相同。綜上，系爭產品2要件1j至1m與系爭專利4請求項1要件1J至1M有實質差異，不適用均等論，上訴人上開理由，不足採信。

七、系爭產品3未落入系爭專利1請求項1之文義範圍，但落入均等範圍：

(一)系爭產品3與系爭專利1請求項1之文義比對分析說明：

1.經解析系爭專利1請求項1之範圍，其技術內容可解析為1A至1D等4個要件，系爭產品3對應系爭專利1之請求項1，亦可解析為1a至1d等4個要件，如附表三所示。

2.系爭產品3與系爭專利1請求項1之文義比對分析，其中1B至1D均可以文義讀取，詳如附表三之比對表，茲不贅述，以下就文義無法讀取之1A部分，論述如下：

(1)1A要件：由系爭產品3照片所示係為一種三層載臺之運輸卡車，該運輸卡車包括有一上層載臺、一中層載臺、

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，因此，系爭產品3 無法讀取系爭專利1 請求項1 編號1A要件「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；」之文義。

3.基於全要件分析，系爭產品3 可讀取系爭專利1 請求項1 要件編號1B至1D，惟無法文義讀取系爭專利1 請求項1 要件編號1A，系爭產品3 未落入系爭專利1 請求項1 之文義。因此，接著判斷系爭產品3 是否落入系爭專利1 請求項1 要件編號1A之均等範圍。

(二)系爭產品3 與系爭專利1 請求項1 要件編號1A均等分析說明：

系爭專利1 請求項1 係藉由雙層載檯之運輸卡車來載運不能堆疊的貨物，而系爭產品3 則藉由三層載檯之運輸卡車來載運不能堆疊的貨物，兩者技術手段之差異僅在於運輸卡車載檯數量的簡單改變，其差異為所屬技術領域具有通常知識者即能輕易完成，因此，應視為兩者技術手段實質相同。另系爭產品3 要件編號1a可增加貨物載運量之功能與結果，與系爭專利1 請求項1 要件編號1A之功能與結果相同。因此，系爭產品3 要件編號1a與系爭專利1 請求項1 要件編號1A相較，係以實質相同之技術手段，執行相同之功能，並得到相同之結果，故系爭產品3 要件編號1a適用均等論。

八、系爭產品3 落入系爭專利2 請求項1 之文義範圍：

(一)系爭產品3 與系爭專利2 請求項1 之文義比對分析說明：

1.經解析系爭專利2 請求項1 之範圍，其技術內容可解析為1A至1D等4 個要件，系爭產品對應系爭專利2 之請求項1

，亦可解析為1a至1d等4 個要件，如附表四所示。

2.系爭產品3 與系爭專利2 請求項1 之文義比對分析：

(1)由系爭產品3 照片所示係為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，因此，系爭產品3 可以讀取系爭專利2 請求項1 編號1A要件「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，」之文義。

(2)由系爭產品3 照片所示之三層式運輸載具，其中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，因此，系爭產品3 可以讀取系爭專利2 請求項1 編號1B要件「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，」之文義。

(3)由系爭產品3 照片所示之三層式運輸載具，其中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，因此，系爭產品3 可以讀取系爭專利2 請求項1 編號1C要件「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，」之文義。

(4)由系爭產品3 照片所示之三層式運輸載具，其中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，因此，系爭產品3 可以讀取系爭專利2 請求項1 編號1D要件「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。」之文義。

3.基於全要件分析，系爭產品3 可讀取系爭專利2 請求項1 要件編號1A至1D，系爭產品3 落入系爭專利2 請求項1 之文義。

九、系爭產品3 落入系爭專利3 請求項1 之文義範圍：

(一)系爭產品3 與系爭專利3 請求項1 之文義比對分析說明：

1.經解析系爭專利3 請求項1 之範圍，其技術內容可解析為1A至1D等4 個要件，系爭產品3 對應系爭專利3之請求項1，亦可解析為1a至1d等4 個要件，如附表五所示。

2.系爭產品3 與系爭專利2 請求項1 之文義比對分析：

(1)由系爭產品3 照片所示係為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，因此，系爭產品3 可以讀取系爭專利3 請求項1 編號1A要件「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：」之文義。

(2)由系爭產品3 照片所示之可升降及折收之尾門，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，因此，系爭產品3 可

以讀取系爭專利3 請求項1 編號1B要件「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；」之文義。

(3)由系爭產品3 照片所示之可升降及折收之尾門，其中該滑座呈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，因此，系爭產品3 可以讀取系爭專利3 請求項1 編號1C要件「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；」之文義。

(4)由系爭產品3 照片所示之可升降及折收之尾門，其中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，因此，系爭產品3 可以讀取系爭專利3 請求項1 編號1D要件「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。」之文義。

3.基於全要件分析，系爭產品3 可讀取系爭專利3 請求項1

要件編號1A至1D，系爭產品3 落入系爭專利3 請求項1 之文義範圍。

十、被證2 、14之組合可證明系爭專利1 請求項1 不具進步性：

(一)系爭專利1 請求項1 與被證14比對：

1.被證14圖1 、2 、4 至6 及說明書第3 欄第2 段記載「上層承板20與下層承板21分別被引導而於本體內垂直移動。」說明書第3 欄第3 段記載「……上層承板20可以像下層承板21般地保持水平狀態。固定裝置（圖未示）可以將上層承板20固定於本體內不同之高度。」說明書第4 欄第2 段記載「……各伸縮連桿30之下端係固定在下層承板21，而伸縮連桿30之上端係固定在上層承板20之底部。……伸縮連桿30未完全伸展開，可垂直延伸段相對伸縮之距離等同於上層承板20與下層承板21之間的可動距離，因此，上層承板20可相對下層承板21單獨移動。」且被證14圖5 、6 已揭示一升降尾門40，貨車之上層承板20係可於下層承板21之上方升降，而該升降尾門40係設置於該上層承板20、下層承板21相對該貨車之車頭的一端。其中，被證14之上層承板20、下層承板21、升降尾門40，相當於系爭專利1 請求項1 之上層載檯、下層載檯、升降機構。因此，被證14已揭露系爭專利1 請求項1 「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；該運輸卡車之上層載檯係可於該下層載檯之上方控制升降，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」之技術特徵。

2.系爭專利1 請求項1 與被證14差異為：被證14並未揭露系

01 爭專利1 請求項1 「該升降機構包括有二軌道，各該軌道
02 係分別設於該上、下層載檯一端之兩側，該尾門之兩側係
03 沿各該軌道升降，而該升降機構在二軌道其中至少一軌道
04 內設有一動力裝置，以供帶動該尾門可依據該上、下層載
05 檯之高度隨意升降；該尾門係為一可供承載貨物之平台，
06 該尾門之兩側分別樞接一向上延伸的立桿，各該立桿係分
07 別容置於該升降機構之各該軌道內，並沿各該軌道移動，
08 且其中至少一立桿係與對應之動力裝置連接，以供該動力
09 裝置帶動各該立桿於各該軌道內升降移動」有關升降機構
10 及尾門等細部結構之技術特徵。

11 (二)系爭專利1 請求項1 與被證2 比對：

12 1.被證2 圖1 、4 揭示一升降機構，以及由該升降機構帶動
13 一升降平台24，而該升降機構係設置於相對運輸卡車之車
14 頭的一端；該升降機構包括有二殼體15、16，各該殼體15
15 、16係分別設於載檯10一端之兩側，該升降平台24之兩側
16 係沿各該殼體15、16升降，而該升降機構在二殼體15、16
17 其中至少一殼體15、16內設有一液壓缸30，以供帶動該升
18 降平台24之升降；該升降平台24係為一可供承載貨物之平
19 台，該升降平台24之兩側分別樞接一向上延伸的齒條20、
20 22，各該齒條20、22係分別容置於該升降機構之各該殼體
21 15、16內，並沿各該殼體15、16移動，且其中至少一齒條
22 20、22係與對應之液壓缸30連接，以供該液壓缸30帶動各
23 該齒條20、22於各該殼體15、16內升降移動。其中，被證
24 2 之升降平台24、殼體15、16、液壓缸30、齒條20、22，
25 相當於系爭專利1 請求項1 之尾門、軌道、動力裝置、立
26 桿。被證2 所雖揭露之單一載檯及一可自由升降於地面與

載檯間的升降平台，雖與系爭專利1 所界定上、下層載檯及該尾門可依據該上、下層載檯之高度隨意升降之技術特徵有所差異，惟被證2 之升降機構配合被證14之上層承板20、下層承板21已實質揭露系爭專利1 請求項1 「該升降機構包括有二軌道，各該軌道係分別設於上、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，以供帶動該尾門可依據該上、下層載檯之高度隨意升降；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」的技術特徵。故被證2 、14之組合已實質揭露系爭專利1 請求項1 整體技術內容。

2.被證2 、14均屬於具有升降尾門平台之運輸貨車構造的相關技術領域，且均可提高運輸貨車之運輸效能及達成運輸方便的功效相同，故該所屬技術領域中具有通常知識者有合理動機將被證2 、14作結合。是以，所屬技術領域中具有通常知識者欲提高運輸貨車之運輸效能及達成運輸方便之功效時，參酌被證14揭示上層承板20、下層承板21、升降尾門40，並參酌被證2 揭示升降平台24、殼體15、16、液壓缸30、齒條20、22之技術特徵，且基於上開理由自有將被證2 、14加以組合的合理動機，而輕易完成系爭專利1 請求項1 之發明，且被證2 、14之組合亦可達到系爭專利1 請求項1 之可提高運輸貨車之運輸效能及達成運輸方便的功效，系爭專利1 請求項1 未產生無法預期之功效，

01 故系爭專利1 請求項1 為所屬技術領域中具有通常知識者
02 依被證2 、14之組合即能輕易完成。

03 (三)上訴人於108 年9 月19日準備程序庭呈簡報第4 至8 頁主張
04 ；被證2 僅是一種尾門升降結構，缺乏系爭專利1 「上層載
05 臺係可於下層載臺之上方升降」及「可控制尾門升降至各層
06 載臺之高度」的技術特徵。被證14的尾門升降距離有限不能
07 配合上層載臺20的高度作適應變化，被證14明確教示其上、
08 下層載台須一起移動。因此，被證2 、14之組合不能證明系
09 爭專利1 不具進步性云云（本院卷二第46-50 頁）。惟查，
10 系爭專利1 請求項1 係記載「…該運輸卡車之上層載臺係可
11 於該下層載臺之上方控制升降…供帶動該尾門可依據該上、
12 下層載臺之高度隨意升降…」，亦即系爭專利1 請求項1 係
13 界定上層載台可相對下層載台控制升降以及可控制尾門升降
14 至各層載臺之高度。而由被證14說明書第4 欄第2 至3 段之
15 記載「……各伸縮連桿30之下端係固定在下層承板21，而伸
16 縮連桿30之上端係固定在上層承板20之底部。……伸縮連桿
17 30未完全伸展開，可垂直延伸段相對伸縮之距離等同於上層
18 承板20與下層承板21之間的可動距離，因此，上層承板20可
19 相對下層承板21單獨移動。然而，當上層承板20被升降器提
20 升到位於伸縮連桿30達到其最大伸展的高度時，下層承板21
21 被上層承板20帶引向上離開停止位置。此後兩個承板將一起
22 移動，直到下層承板21再次停在井17的底部，於是上層承板
23 20進一步向下移動將導致伸縮連桿30疊合或伸縮，使上層載
24 台再次相對於下層承板獨立地動。」可知被證14上層承板20
25 與下層承板21之作動包含有上層承板20相對下層承板21單獨
26 移動及上層承板20、下層承板21一起移動等二種作動方式，

01 故被證14已揭露系爭專利1 請求項1 「該運輸卡車之上層載
02 檯係可於該下層載檯之上方控制升降」之技術特徵，上訴人
03 主張被證14上、下層承板須一起移動之理由，難謂可採。另
04 被證14說明書第5 欄第3 段記載該尾門40可在卸貨平台39到
05 上層承板20的短距離內移動，該所屬技術領域中具有通常知
06 識者自可依據上下層承板之位置調整該尾門40的升降以方便
07 裝卸貨物，故被證14已實質揭露系爭專利1 請求項1 「該尾
08 門可依據該上、下層載檯之高度隨意升降」之技術特徵，上
09 訴人執著於被證14「尾門短距離移動」與系爭專利1 請求項
10 1 「該尾門可依據該上、下層載檯之高度隨意升降」之技術
11 特徵不同之理由，難謂可採。

12 十一、被證4 可證明系爭專利2 請求項1 不具進步性：

13 (一)系爭專利2 請求項1 與被證4 比對：被證4 說明書第6 頁第
14 2 至12行記載「本發明之主要目的，在於解決上述的問題而
15 提供一種雙層載檯之運輸卡車，該運輸卡車包括有一上層載
16 檯、一下層載檯、一升降機構，以及由該升降機構帶動一尾
17 門升降，其中；該運輸卡車之上層載檯係可於該下層載檯之
18 上方升降，而該升降機構係設置於該上、下層載檯相對該運
19 輸卡車之車頭的一端；該升降機構包括有二軌道，各該軌道
20 係分別設於該上、下層載檯一端之兩側，該尾門之兩側係沿
21 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
22 有一動力裝置，以供帶動該尾門之升降」。又被證4 說明書
23 第7 頁第13至22行記載「本發明係一種雙層載檯之運輸卡車
24 ，該運輸卡車1 包括有一上層載檯11、一下層載檯12、一裝
25 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
26 帶動一尾門3 升降，其中；該運輸卡車1 之上層載檯11係可

於該下層載檯12之上方升降，在本實施例中，該下層載檯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檯11之底部，以供帶動該上層載檯11之升降。」。其中，被證4之車頭、下層載檯12、上層載檯11、尾門3、油壓缸121，可分別相當於系爭專利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之差異僅為被證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。

(二)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。」，可知系爭專利2係利用一頂層升降台、一中層升降台、一底層平台及推動該頂、中層升降台升降之油壓缸所構成的三層式設計，達到更多的貨物裝載量，使貨物的運輸更

具效率。而被證4 所欲解決之問題如其說明書第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。」，可知被證4 係利用一上層載檯、一下層載檯及推動該上層載檯升降之油壓缸所構成的二層式設計，達到更多的貨物裝載量，使貨物的運輸更具效率。是以，系爭專利2 請求項1 與被證4 所欲解決之問題具有共通性，被證4 雖未揭示系爭專利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」之技術特徵，惟依據被證4 將一層式載台改變成二層式載台之教示，該所屬技術領域中具有通常知識者，在面臨貨物置放空間擴充之相關問題時，自會輕易思及將被證4 之二層式載台改變成三層式載台設計，以解決習知技術載貨空間不足的問題，而達成與系爭專利2 相同之功效，系爭專利2 請求項1 利用底層平台、中層升降台及頂層升降台及油壓缸所構成三層式設計之技術手段，僅係被證4 之上層載檯、下層載檯及油壓缸所構成二層式設計之數量的簡單改變，並未產生無法預期之功效，準此，被證4 可以證明系爭專利2 請求項1 不具進步性。

(三)上訴人於108 年9 月19日準備程序庭呈簡報第9 頁主張：被證4 只有單層升降結構無法使該領域熟習技術者憑空推測出多層結構，並產生如系爭專利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，故無法產生如系爭專利2「對角液壓缸」與「可相互配合調整的上、下層空間」相互搭配的結構與功效，也未能解決跨距過長的升降台中央易下沉變形問題云云（本院卷二第51頁）。惟查，依據被證4將一層式載台改變成二層式載台之教示，該所屬技術領域中具有通常知識者，在面臨貨物置放空間擴充之相關問題時，自會輕易思及將被證4之二層式載台改變成三層式載台設計，以解決習知技術載貨空間不足的問題，而達成與系爭專利2相同之功效，系爭專利2請求項1利用底層平台、中層升降台及頂層升降台及油壓缸所構成三層式設計之技術手段，僅係被證4之上層載檯、下層載檯及油壓缸所構成二層式設計之數量的簡單改變，並未產生無法預期之功效，已如前述。至於上訴人所稱系爭專利2「可相互配合調整的上、下層空間」的相乘效果，並非系爭專利2申請時說明書中所載所欲達成之功效，自不應予以考量。況且被證4亦已揭露下層空間可調整之技術特徵，增加上層空間可調整之技術特徵，實為該所屬技術領域中具有通常知識者所能輕易完成者，並未產生無法預期之功效。另系爭專利2請求項1對於液壓缸設置之位置僅界定「至少四相對位在對角」，被證4說明書第7頁第18至19行記載「…該下層載檯12之四角落分別設有一油壓缸121…」，其已揭露系爭專利2請求項1「至少四相對位在對角」之技術特徵。系爭專利2請求項1並未界定液壓缸設置於升降台之跨距，自無法與被證4有所區別，而得到系爭專利2請求項1相對於被證4具有升降台中央不易下沉變形之功效，上訴人以非請求項所界定之內容為論述比對基礎，於法不合，難謂可採。

01 十二、被證6 可證明系爭專利3 請求項1 不具新穎性：

02 系爭專利3 請求項1 與被證6 比對：被證6 圖式第2 、4 、
03 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
04 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
05 設於該導軌14中之尾門滑動件16，其中：該導軌14開設有一
06 朝車輛尾端外之開口（被證6 圖式第8 圖所示，元件符號未
07 標示），而該導軌14內設有該尾門滑動件16及可拉動一滑輪
08 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
09 立部（被證6 圖式第2 圖所示，元件符號未標示）及一平伸
10 部（被證6 圖式第2 圖所示，元件符號未標示），該平伸部
11 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
12 平伸部間樞轉之主門20，而該直立部設有上滑輪30A 與下滑
13 輪30B 而滑設於該導軌14上，該直立部設有一平行於該平伸
14 部之貫通槽，該貫通槽內樞設有一滑動滾輪30，而該滑輪鏈
15 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
16 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
17 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
18 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
19 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
20 門，其設於車輛相對於車頭之尾端，該尾門於該尾端兩側分
21 別設有一直立的軌道及一設於該軌道中之滑座，其中：該軌
22 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
23 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
24 一平伸部，該平伸部朝外伸出該軌道之開口，該平伸部樞接
25 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
26 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 足以證明系爭專利3 請求項1 不具新穎性。

十三、被證6 可證明系爭專利3 請求項1 不具進步性：

(一)被證6 足以證明系爭專利3 請求項1 不具新穎性，已如前述，由於被證6 已揭露系爭專利3 請求項1 之全部技術特徵，自當具有系爭專利3 說明書中所載可控制升降及收折尾門之功效，系爭專利3 請求項1 為所屬技術領域中具有通常知識者依被證6 之技術內容所能輕易完成，故被證6 足以證明系爭專利3 請求項1 不具進步性。

(二)上訴人於民事上訴理由狀第15頁理由五雖主張：被證6 未揭露系爭專利3 「定位裝置固定滑座於該軌道內之相對位置，供門板受線體拉動而樞轉收折」、「貫通槽內設滑輪」及「平伸部」之技術特徵，無法證明系爭專利3 不新穎性及進步性云云（本院卷一第171 頁）。

1.惟查，被證6 之部分中譯本（即被證6-1 ）第2 至4 頁記載：「接著說明上述實施例裝置的作動。首先如第3 圖所示，從尾門關閉的狀態開始，拉動尾門收納固定定位件40 的控制桿40C，將主門20從導軌14釋放，而能以銷件18為中心擺動。在此狀態下，操作遙控開關46以使升降驅動手段36伸長。如此一來，滑輪鏈34被放出，主門20能打開至如第2 圖實線所示位置處。…然後，用遙控開關46藉由升

降驅動手段36將主門20稍微上升之後，釋放滑動定位件38，拉回定位栓38A，使主門20能往導軌14下方移動。接著，用遙控開關46讓升降驅動手段36進一步伸長的話，尾門滑動件16沿著導軌14與主門20一起下降至第2圖的二點鎖線的位置。…接著，維持在此水平狀態下，將升降驅動手段36縮小的話，因為滑輪鏈34被拉回的關係，尾門滑動件16沿著導軌14與主門20及副門22一起在水平狀態下上升，在適當的高度，移動裝載至貨車10的載貨台12的各台板（圖式省略）以結束裝載動作。結束裝載動作後，將主門20與副門22回復到第2圖實線所示位置，以與前述相反的順序，將副門22折疊並固定…用滑動定位件38將尾門滑動件16固定，然後藉由升降驅動手段36將滑輪鏈34收回。藉此，主門20能被收回至第3圖所示位置…」，可知被證6之主門20不論於樞轉打開或折收時，該尾門滑動件16係被滑動定位件38固定在導軌14無法移動，是以，被證6已揭露系爭專利3請求項1「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，上訴人所稱被證6未揭露系爭專利3「定位裝置固定滑座於該軌道內之相對位置，供門板受線體拉動而樞轉收折」之技術特徵云云，並不足採。

2.另查，被證6圖式第2圖已揭露該滑輪鏈34依序經過鏈滑輪36A、上部滾輪32及尾門滑動件16直立部內之滑動滾輪30向外延伸而連接至主門20，配合被證6圖式第7圖之俯視圖，可知既然滑輪鏈34依序經過鏈滑輪36A、上部滾輪32及滑動滾輪30，則該滑動滾輪30必定設置於與鏈滑輪36

01 A、上部滾輪32大致相同之中心位置（如第7圖所示之紅
02 線），否則該滑輪鏈34無法正常運作，上訴人所稱滾輪設
03 置在直立部側邊之理由，顯不可採。再者，既然滑動滾輪
04 30設置於與鏈滑輪36A、上部滾輪32大致相同之中心位置
05 ，且被證6圖式第2圖亦揭露該滑輪鏈34從該尾門滑動件
06 16直立部上方約四分之一的部位穿出，則尾門滑動件16直
07 立部必定會有一貫穿之槽孔，以樞設該滑動滾輪30，並使
08 滑輪鏈34向外延伸而連接至主門20，是以，被證6已揭露
09 系爭專利3請求項1「貫通槽」、「內滑輪」之技術特徵
10 ，上訴人上開理由並不足採。

11 3.再查，被證6圖式第2圖下方部位已揭露一可樞接於主門
12 20之平伸部（見圖式第2圖之局部放大圖），是以，被證
13 6相當於已揭露系爭專利3請求項1「平伸部」的技術特
14 徵。上訴人雖稱：系爭專利在尾門翻起收折後，平伸部仍
15 露出，但被證6根本沒有平伸部云云。惟查系爭專利3請
16 求項1僅界定「該滑座呈L形而具有一直立部及一平伸部
17 ，該平伸部朝外伸出該軌道之開口，該平伸部樞接有一可
18 於直立部與平伸部間樞轉之門板」，系爭專利3請求項1
19 並未界定平伸部之具體結構，被證6圖式第2圖所標示之
20 部位可相當於系爭專利3請求項1之平伸部，上訴人所稱
21 系爭專利在尾門翻起收折後，平伸部仍露出之特徵並非請
22 求項所界定者，上訴人以非請求項內容為論述依據，上述
23 理由並不可採。

24 十四、綜上所述，系爭產品1未落入系爭專利4請求項1之文義
25 範圍，系爭產品2未落入系爭專利4請求項1之均等範圍
26 ，故未侵害上訴人之專利權。又系爭產品3落入系爭專利

1 請求項1 之均等範圍，及系爭專利2 請求項1 之文義範圍，及系爭專利3 請求項1 之文義範圍。惟系爭專利1 請求項1 、系爭專利2 請求項1 、系爭專利3 請求項1 具有應撤銷事由，依智慧財產案件審理法第16條第2 項，上訴人不得對被上訴人主張權利。從而，上訴人依專利法第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，請求被上訴人等排除侵害及損害賠償，即無理由，應予駁回。原審判決駁回上訴人之訴及其假執行之聲請，並無違誤，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。

十五、本件事證已臻明確，兩造間關於系爭專利4 是否具有應撤銷事由及關於損害賠償數額之爭點，暨其餘攻擊防禦方法及援引之證據，經本院斟酌後，認均不影響本判決之結果，爰不予論究，附此敘明。

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

中 華 民 國 108 年 11 月 21 日

智慧財產法院二庭

審判長法 官 汪漢卿

法 官 熊誦梅

法 官 彭洪英

以上正本係照原本作成。

01 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
02 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
03 （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
04 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
05 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
06 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
07 師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

08 中 華 民 國 108 年 11 月 21 日

09 書記官 郭宇修