

智慧財產法院民事判決

108年度民專訴字第20號

原告 巨大機械工業股份有限公司

法定代理人 杜綉珍

訴訟代理人 陳寧樺律師

陳軍宇律師

輔佐人 劉亞君

被告 泳仁實業股份有限公司

兼上一人

法定代理人 陳泳州

共同

訴訟代理人 陳瑞琦律師

蔡瑞芳律師

王曹正雄律師

上列當事人間侵害專利權有關財產權爭議等事件，本院於中華民國108年12月24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：

按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴。但有擴張或減縮應受判決事項之聲明者，不在此限，民事訴訟法第255條第1項第3款定有明文。本件原告訴之聲明第1項原為：被告應連帶給付原告新臺幣（下同）32,322,000元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止按年息5%計算之利息（本院卷

一第15頁），嗣變更上開請求金額為30,672,000元（本院卷一第297頁），核屬減縮應受判決事項之聲明，與首揭規定相符，自應准許。

貳、實體方面：

一、原告之主張及聲明：

(一)原告為我國第D133389號「電動自行車」設計專利（原稱為新式樣專利，專利權期間自民國99年2月21日至110年1月21日止，下稱系爭專利）之專利權人，並係在我國設立、深耕40餘年之知名本土企業，更為世界首屈一指的頂尖自行車大廠，其所創立之「捷安特（GIANT）」品牌聲名卓著，已成為全球自行車業界之領導品牌。為此，原告及集團旗下公司不惜重金投入大量人力、物力及財力進行研發，成功設計出多款新穎的外觀設計及開發出相關技術，並積極申請相關智慧財產權加以保護，目前包括系爭專利等多項專利技術均獲准在案。

(二)被告泳仁實業股份有限公司（下稱泳仁公司）未經原告同意或授權，擅自將系爭專利設計內容（參附圖一），運用於「捷諾利D-1 電動輔助自行車」產品（下稱系爭產品，參附圖二），並就系爭產品有製造、販賣、為販賣之要約、進口或使用等行為，經原告於107年8月14日偕同公證人前往彰化市「祥鴻電動車行」購得系爭產品，並委託專業單位進行專利侵權鑑定，確認系爭產品與系爭專利為相同之物品且外觀近似，已落入系爭專利之專利權範圍。又因原告先前曾以系爭專利向他人起訴獲得勝訴判決，經新聞媒體105年6月10日大幅報導，並將系爭專利之圖面及照片刊登於新聞，而在電動自行車業引發極大關注及討論，被告泳仁公司為電動自行車

之相關業者，應早知悉系爭專利之設計內容，至少迄至 107 年 8 月 22 日，仍就系爭產品持續有製造、販賣、為販賣之要約、進口或使用等行為，已故意侵害系爭專利，嚴重損害原告之權利，造成難以計算及無法回復之重大損害。

(三)損害賠償額及排除侵害：

依我國電動輔助自行車及電動自行車型式安全審驗管理辦法規定，電動自行車均應送交審驗合格並粘貼「審驗合格標章」後，始得行駛於道路，因此，從該標章編號可推算出其所售出同型號電動自行車之數量。而系爭產品之售價為 24,000 元，在「祥鴻電動車行」店內有展示兩台不同顏色的系爭產品，除了原告所購買之紅色款（審驗合格標章編號為「A01197」）外，另一台同型號黑色系爭產品審驗合格標章編號之記載為「A01278」，可知系爭產品之銷售數量至少為 1,278 台（實際銷售數量應高於此數字），以單價 24,000 元計算，被告泳仁公司就系爭產品之總銷售金額應為 30,672,000 元（計算式： $24,000 \times 1,278 = 30,672,000$ ）。爰依民法第 184 條第 1 項前段、第 2 項本文、第 185 條前段、專利法第 142 條第 1 項準用第 96 條第 2 項及第 97 條第 1 項第 2 款、第 2 項規定，請求被告泳仁公司負損害賠償責任；又被告陳泳州為被告泳仁公司之負責人，應依公司法第 23 條第 2 項規定，與被告泳仁公司連帶負損害賠償責任。另被告未經原告之同意而為系爭產品之製造、販賣、為販賣之要約、進口或使用等行為，構成無法律上原因而取得應歸屬於原告之利益，並造成原告損害，倘前開損害賠償請求權有罹於時效之部分，原告亦得依民法第 179 條規定請求被告為不當得利之返還。再者，原告另得依專利法第 142 條第 1 項準用第 58 條第 2 項、第 96 條第 1 項、

第3項、第136條第1項規定，請求排除被告繼續侵害系爭專利，並防止被告為侵害之行為。

(四)聲明（本院卷二第89、129、163頁）：

1.被告應連帶給付原告30,672,000元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息。

2.被告泳仁公司不得自行或使他人或受人委託，製造、販賣、為販賣之要約、使用、為上述目的而進口一切侵害系爭專利及其實質等同之物品，包括系爭產品，其已製造之前述產品及從事侵害行為之原料與器具，應予以銷毀。

3.前二項聲明，原告願以一定數額之現金或有價證券為被告供擔保，請准宣告假執行。

二、被告之抗辯及聲明：

(一)系爭專利欠缺新穎性，不具可專利性：

早於系爭專利申請之前，國內外電動車自行車或機車已多見具有將籃架裝設於前車輪上方、後方向指示燈呈現圓形且位於剎車燈的左右兩側，及踩踏部呈現一平台等設計外觀，足見上開設計外觀根本不具有新穎性。又系爭專利所稱「踩踏部都呈現一平台，側面呈一橫斜稜線裝飾，且由俯視圖來看，踩踏部的平面都具有X圖案」，更係屬電動車自行車對於踩踏部造型及其頂面之溝槽為易於思及之簡易變化，不應認具有新穎性特徵。

(二)系爭專利不具創作性，為其所屬技藝領域中具有通常知識者依申請前之先前技藝易於思及者，且有禁反言原則之適用：

1.依系爭專利之申請案審查表說明（詳被證5），可知系爭專利之「車架」、「前輪」、「座墊」、「龍頭車架」、「呈現L形架體之車架」、「後輪前方處之車架設有一踏

01 板」、「箱型坐墊」、「車架前端與龍頭車架樞接、後端
02 與後輪相結合」及「龍頭架體前方設置置物架」等設計特
03 徵，均與原告申請前已存在之先前技藝設計相同或近似，
04 構成先前技藝的一部分，應適用先前技藝阻卻，並非系爭
05 專利可主張之設計範圍。

06 2.系爭專利之「車架後端形成一U形架體」、「U形架體內緣
07 之車架上設有一踏板」、「U形架體上方設置略呈半橢圓
08 箱體狀坐墊」及「龍頭架體前方設置一車燈架」設計特徵
09 ，於系爭專利申請前，已見於日本2002年10月21日公告之
10 意匠登錄第0000000號專利（參附圖三之被證6）、日本20
11 04年9月21日公告之意匠登錄第0000000號專利（參附圖四
12 之被證7）、我國第D100737號「電動車(三)」新式樣專利（
13 參附圖五之被證8），而屬於習知之先前技藝，系爭專利
14 僅係就習知設計之局部細節為簡易之變化修飾，屬不影響
15 整體視覺印象之細微差異；或為所屬技藝領域中具有通常
16 知識者依先前技藝易於思及者，並無創作性，故依專利法
17 第122條第2項規定，不得取得設計專利。

18 3.又系爭專利之部分設計特徵，即前述系爭專利之申請案審
19 查表說明所載之「車架」、「前輪」、「座墊」、「龍頭
20 車架」、「呈現L形架體之車架」、「後輪前方處之車架
21 設有一踏板」、「箱型坐墊」、「車架前端與龍頭車架樞
22 接、後端與後輪相結合」及「龍頭架體前方設置置物架」
23 等設計特徵，既與原告申請前已存在之先前技藝設計（參
24 附圖五之被證8）相同，原告對該審查意見並無提出任何
25 申復意見，應認有禁反言原則之適用。亦即系爭專利範圍
26 至多僅限於「車架後端形成一U形架體，於該U形架體內緣

01 之車架上設有一踏板、上方設置坐墊；該坐墊係略呈半橢
02 圓箱體狀；該龍頭車架體前方設置一車燈架」。

03 (三)系爭產品並未落入系爭專利之專利申請範圍，被告更無故意
04 侵害系爭專利：

05 1.經比對系爭專利與系爭產品之外觀特徵，發現：(1)系爭產
06 品之後叉架呈現「C」造型，明顯異於系爭專利後叉架「
07 L」形外觀，且後叉架與座管銜接位置迥異，兩者並非相
08 同或近似；(2)系爭專利之車大燈配置於前輪以上、配線匯
09 集處以下位置，並裸設於頭管前框之車燈框架內，惟系爭
10 產品係將車燈設於把手下管之中央部位且與儀表結合一體
11 設計而成之燈座內；(3)系爭產品大燈下裝有前擋板，配線
12 收合於前擋板內，前方向燈設於前擋板二側，系爭專利之
13 配線外露，無前擋板遮蔽，前方向燈裝設於頭管頂部二側
14 ；(4)系爭專利後輪前方兩側具有曲柄及踏板，此為系爭產
15 品所不具備，反之，系爭產品於後輪框軸中心配置跨腳板
16 ，此為系爭專利所無之設計外觀。

17 2.由上，系爭專利之後叉架外觀係一體成形之倒「U」造型
18 ，系爭產品係以螺絲連接一直管與一彎曲管而呈現「L」
19 造型，且兩者銜接座管之位置明顯不同，系爭產品後叉架
20 直管處尚設有大型避震器，因該部分占車體比例大，復為
21 車身後半部分之主要結構處，消費者一眼望之，即會被顯
22 目的後叉架外觀吸引，極易辨識二者外觀差異。且整體外
23 觀有前述不相同亦不近似之處，又被告當初設計發想於機
24 車，寄寓於消費者之「粗獷大方」視覺印象，明顯異於系
25 爭專利之視覺印象，顯然系爭產品並不會與系爭專利之視
26 覺印象產生混淆，自未落入系爭專利之範圍至明。

01 3.原告以被告應早知悉系爭專利存在而故意侵害系爭專利云
02 云，惟該案新聞報導之內容為訴外人泰勝開發企業有限公
03 司（下稱泰勝公司）生產之「TSV16 摩卡MOCA電動自行車
04 」（下稱摩卡電動車）侵害系爭專利，而該案侵權行為人
05 為泰勝公司，並非被告，且侵權物品亦非系爭產品，與被
06 告無關，實無從作為主張被告有故意侵害系爭專利之依據
07 。

08 4.另被告委託他人比對系爭產品與摩卡電動車之外觀，而依
09 該產品分析比對報告（被證10），可知兩者有座管與後叉
10 架之外形不同、後左、右避震器之角度大小、外形不同、
11 後擋泥板之弧度不同、前車架的配線盒、前擋泥板、車把
12 手之形狀不同、前車燈、置物籃之位置高度不同等差異。
13 亦即兩者有明顯相異之設計外觀特徵，兩者整體外觀不相
14 同也不相似，則無論摩卡電動車係否侵害系爭專利，實與
15 系爭產品係否落入系爭專利之專利範圍之判斷無涉。

16 (四)縱認被告應負損害賠償責任，損害賠償金額應以系爭產品之
17 營業淨利或同業利潤標準為計算之依據：

18 1.被告於製造銷售產品時會有材料、人事、運送、水電燃料
19 、銷貨費用等費用之發生，計算原告因系爭專利遭侵害所
20 損失之利益，應以被告就系爭產品總銷售金額扣除產品成
21 本後之數額即淨利潤計算，始符合專利法第97條第1項第2
22 款修法意旨。是以，原告臆測認定被告已至少銷售 1,278
23 台，並逕乘以單台售價24,000元遽謂被告之總銷售金額為
24 30,672,000元，而主張全數為損害賠償金額，委無可採。
25 2.況系爭產品之銷售方式為被告銷售予盤商，由盤商自行銷
26 售或轉由店商銷售予消費者，故被告之銷售金額應以銷售

予盤商之價格每台14,500元（被證12）計算，始為正確。又系爭產品於製造銷售過程，平均每台約需支出13,295元之材料、人事、運送、水電燃料、銷貨等費用，換算被告平均每台系爭產品營業淨利為1,205元（計算式：14,500元－13,295元＝1,205元，淨利率：1,205元 / 14,500元＝0.082，詳如本院卷二第7、8頁表格所示）。縱以原告臆測被告已銷售之台數1,278台計算，被告因製造銷售系爭產品之總營業淨利亦僅1,539,990元（計算式：1,205元×1,278＝1,539,990元）。是以，本件損害賠償金額應以被告實際銷售額扣除營業費用後之營業淨利即1,539,990元計算，原告求償30,672,000元顯然過鉅，核無理由。

3.倘認被告應負損害賠償責任，且無法以前述之營業淨利計算原告損害金額，原告之損害金額應以自行車製造業105年、106年同業利潤標準之淨利率10%（被證3）計算。故以被告銷售予盤商之價格每台14,500元計算10%淨利率應為1,450元，乘計原告臆測已銷售1,278台，得出被告銷售系爭產品之總淨利為1,853,100元，原告至多僅得請求被告賠償此數額。

4.本件損害賠償金額無論採前述何種計算方式，仍應參照系爭專利之價值調整。蓋一台電動自行車係由諸多零組件及諸多設計所組成，所涉及之專利眾多，而系爭專利僅為設計專利，並無技術性；僅係表現該電動自行車之外觀形狀、花紋、色彩或其結合，既非獨有系爭專利即可組成一電動自行車，亦非所有電動自行車之外觀均由系爭專利所獨占。故電動自行車之銷售利潤非系爭設計專利所能全部取得，故縱認被告有侵害系爭專利，惟被告因製造銷售系爭

01 產品所獲取之利益，並非即可代表原告喪失相當金額之利
02 益，故請求衡酌上情，以同業淨利率標準推算利益為計算
03 依據，酌減至適當之損害賠償金額。

04 (五)縱被告泳仁公司對原告侵權行為成立，因原告迄今無法證明
05 被告陳泳州於執行業務過程有何故意或過失？造成原告受有
06 何損害？或與原告之損害間具有何相當因果關係？難認原告
07 已就被告陳泳州違犯民法第184條第1項規定盡其舉證責任
08 ，自無適用公司法第23條第2項之可能，原告無從主張被告
09 陳泳州應依上開規定負連帶賠償責任。

10 (六)聲明（本院卷二第91、131、165頁）：

11 1.原告之訴及假執行之聲請均駁回。

12 2.如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

13 三、兩造不爭執之事實（本院卷二第95頁）：

14 (一)原告為系爭專利之專利權人，系爭專利之專利權期間自99年
15 2月21日至110年1月21日止。

16 (二)被告陳泳州為被告泳仁公司之法定代理人，被告泳仁公司為
17 系爭產品之製造者。

18 (三)原告購買之系爭產品紅色款，其審驗合格標章編號為「A011
19 97」，店內另一台同型號黑色款為「A01278」。

20 (四)原證1至6、9至14，以及被證3、6至9、11，兩造均不爭執為
21 真正。

22 四、本件爭點如下（本院卷二第97頁）：

23 (一)系爭產品是否落入系爭專利之專利範圍？

24 (二)系爭專利是否欠缺新穎性或不具創作性？

25 (三)本件有無禁反言及先前技藝阻卻之適用？

26 (四)被告有無侵害系爭專利之故意或過失？

01 (五)原告請求被告給付如聲明第1 項所載賠償金額及請求排除侵
02 害如聲明第2項所載，有無理由？

03 (六)若被告泳仁公司對原告之侵權行為成立，被告陳泳州是否應
04 依公司法第23條第2項負連帶賠償責任？

05 五、得心證之理由：

06 (一)系爭專利技術分析：

07 1.系爭專利設計內容：

08 系爭專利為如附圖一圖面所揭示之「電動自行車」設計，
09 其具有一車體及二裝設在該車體上的輪體，該車體具有一
10 車架及裝設在該車架上的一前叉架、一把手、一座墊、一
11 驅動組件，該車架具有一概呈L 形的前端部、一後端部及
12 一介於該前端部與後端部之間的踩踏部。該前端部安裝一
13 車燈架、一車燈及二前方向指示燈，該車燈架是在二平行
14 設置且概呈L 型的框桿上銜接一概呈長圓形之環圈件，且
15 該環圈件內部連結多數橫桿。該後端部具有一呈彎弧狀的
16 座管及一呈倒U 形且銜接在該座管一側的後叉架，該座管
17 頂部後側也設有一煞車燈及二後方向指示燈，該後叉架裝
18 設有後輪體，該踩踏部的後端與驅動組件銜接，踩踏部上
19 設有呈X字形之溝槽紋飾。

20 2.系爭專利主要圖式：如附圖一所示。

21 3.系爭專利申請專利範圍分析：

22 設計專利的專利權範圍是由「物品」及「外觀」所構成。
23 依系爭專利核准公告之圖面，並審酌圖說之新式樣物品名
24 稱及物品用途，系爭專利所應用之物品應確定為「電動自
25 行車」。依系爭專利核准公告之圖面，並審酌圖說所載之
26 創作特點，系爭專利之外觀為如圖面各視圖中所構成的整

體形狀；另該圖面雖揭示有色彩，惟依該案核准公告時所適用之93年7月1日施行之專利法施行細則第33條第3項之規定，由於系爭專利於申請階段並未檢附色彩應用於物品之結合狀態圖，且未敘明指定色彩之工業色票編號或檢附色卡，故應認定系爭專利所請求的外觀未包含如圖面所示之色彩。

(二)系爭產品技術內容：

1.系爭產品為被告泳仁公司製造之「捷諾利D-1 電動車輔助自行車」，系爭產品之整體外觀形狀如原證8之鑑定報告所示（本院卷一第221至273頁）。

2.系爭產品設計內容：

系爭產品係一種二輪電動自行車，其外觀簡述如下：
其具有一車體及二裝設在該車體上的輪體，該車體具有一車架及裝設在該車架上的一前叉架、一把手、一座墊、一驅動組件，該車架具有一概呈L形的前端部、一後端部及一介於該前端部與後端部之間的踩踏部，該踩踏部的後端與驅動組件銜接，踩踏部上設有X字形之溝槽紋飾。該前端部安裝一菜籃、一儀表、一半圓球形車燈及二前方向指示燈；該後端部兩側上、下分別設有呈彎弧狀的上、下座管，以及連結上、下座管之避震器，上座管末端設一煞車燈及兩後方向指示燈，下管座裝末端設有後輪體。

3.系爭產品照片：如附圖二所示。

4.解析系爭產品：

解析系爭產品，應對照系爭專利權範圍所確定之物品及外觀，認定被控侵權對象中對應之設計內容，無關之部分不得納入比對。由於系爭專利所請求之內容未包含色彩，故

系爭產品所呈現的色彩非屬比對的對象。

(三)專利有效性證據技術分析：

1.被證6：

被證6 為2002年10月21日公告之日本第D00000000號「才一トバ（摩托車）」專利案，其公告日早於系爭專利之申請日2009年1月22日（下同），可作為系爭專利之先前技藝。

(1)被證6之設計內容：

被證6 揭示一兩輪摩托車，前把手向下延伸接設有前殼罩，該殼罩前方設有圓形大燈及兩側方向燈，前殼罩與踏板略呈L形，踏板與座椅處以兩支撐桿相接，兩支撐桿朝後輪處設有U形桿體，座椅處後方設一矩形後燈及兩邊圓形方向燈。

(2)被證6之主要圖式如附圖三所示。

2.被證7：

被證7為2004年1月11日公告之日本第D00000000號「才一トバ（摩托車）」專利案，其公告日早於系爭專利之申請日，可作為系爭專利之先前技藝。

(1)被證7之技術內容：

被證7揭示一兩輪摩托車，T形前把手兩側設有方向燈，下方接設有矩形殼罩，該殼罩前方設有圓形大燈，踏板處略呈彎弧狀，踏板與座椅處以兩支撐桿相接，兩支撐桿朝後輪處設有U形桿體，座椅處後方設一矩形後燈及兩邊圓形方向燈。

(2)被證7之主要圖式如附圖四所示。

3.被證8：

被證8為2004年10月11日公告之我國第D100737號「電動車(三)」新式樣專利案，其公告日早於系爭專利之申請日，可作為系爭專利之先前技藝。

(1)被證8之技術內容：

被證8 揭示一兩輪電動車，把手前方設有結合大燈與方向燈之罩體，把手下方之前擋風板與底板、後車體連結為一體狀之車體，在車體的前後組配有籃子、置物箱。

(2)被證8之主要圖式如附圖四所示。

(四)技術爭點分析（即系爭產品是否落入系爭專利之專利範圍？）：

1.按設計專利的侵害比對，應先確定設計專利之專利權範圍，再比對、判斷確定後之專利權範圍與被控侵權對象（系爭產品）。確定設計專利之專利權範圍，係以圖面所揭露的內容為準，並得審酌圖說之文字，以正確認知圖面所呈現之「外觀」及其所應用之「物品」，合理確定其權利範圍。比對、判斷確定後之專利權範圍與被控侵權對象，須先解析被控侵權對象，其應對照系爭專利權範圍所確定之物品及外觀，認定被控侵權對象中對應之設計內容，無關之部分不得納入比對判斷。再以普通消費者選購相關商品之觀點，就系爭專利權範圍的整體內容與被控侵權對象中對應該專利之設計內容進行比對，據以判斷被控侵權對象與系爭專利是否為相同或近似物品，及是否為相同或近似之外觀。

2.「物品」的相同或近似判斷：

系爭專利與系爭產品皆為電動自行車，屬電動式二輪之交通運輸工具，兩者用途相同，故系爭產品與系爭專利物品

01 相同，此為兩造所不爭執。

02 3. 「外觀」的相同或近似判斷：

03 本案係利用「整體觀察、綜合判斷」之方式，比對、判斷
04 系爭產品與系爭專利之整體外觀是否相同或近似。亦即，
05 係依普通消費者選購商品之觀點，觀察系爭專利圖式的整
06 體內容與系爭產品中對應該圖式之設計內容，綜合考量每
07 一設計特徵之異同（共同特徵與差異特徵）對整體視覺印
08 象的影響，以「容易引起普通消費者注意的部位或特徵」
09 為重點，包含「系爭專利明顯不同於先前技藝的設計特徵
10 （新穎特徵）」、「正常使用時易見的部位」，再併同其
11 他設計特徵，構成整體外觀統合的視覺印象，綜合考量系
12 爭產品與系爭專利之視覺印象是否產生混淆，若產生混淆
13 之視覺印象者，則認定二者整體外觀無實質差異，而為近
14 似之外觀；若不會產生混淆之視覺印象者，則應認定二者
15 整體外觀不構成相同或近似。

16 (1)經整體觀察比對，系爭專利與系爭產品之「共同特徵」
17 如附表一。

18 (2)經整體觀察比對，系爭專利與系爭產品之「差異特徵」
19 如附表二。

20 (3)系爭產品與系爭設計專利僅於座墊置物箱、L 形連接、
21 驅動組件外殼、煞車燈及踩踏部之外觀相似，惟二者於
22 前、後端部之主要設計特徵，均明顯不同：

23 經查，系爭產品與系爭專利雖皆設有「a.前端部概呈 L
24 形（與踩踏部呈L形連接），且直立部分為一柱狀體、
25 b.座墊及置物箱樣式及置於車架後端部上方、c.驅動組
26 件之外殼呈水滴形、d.踩踏部上方表面中央具有X 字形

溝槽紋飾、e.煞車燈略呈方形，後方向指示燈呈圓形並設於煞車燈兩側」之細部共同特徵；惟系爭專利之主要造形特徵與系爭產品明顯不同，系爭產品與系爭專利之主要差異特徵包含：「f.系爭專利之倒U形的後叉架與上座管呈"a"字形（系爭產品之上、下管座與避震器略呈"D"字形）、g.系爭專利之後把手呈一體彎折（系爭產品之後把手呈雙管形式結合，並以V型組接車體）、h.系爭專利之把手上桿向下彎曲（系爭產品之把手上桿向前彎曲）、i.系爭專利之前擋泥板整體造形為圓弧平滑造形（系爭產品之前擋泥板造形為前方兩側隆起、後方漸縮設計）、j.系爭專利之前端部設有一L形車燈架及錐形前燈（系爭產品僅設有籃子）、k.系爭專利之車燈呈半橢圓錐形、表面呈光滑並設置於車燈架內（系爭產品之車燈結合儀表並直接設於把手前方）」。

4.系爭專利與系爭產品之整體外觀已具明顯區別，並不致產生混淆之視覺印象：

- (1)雖然系爭產品與系爭專利經比對結果，如附表一所示有共同相似之處（即前述a、b、c、d、e），然上開相似部位均為不顯眼或細微之處，並非容易引起普通消費者注意的部位或特徵。因二者於車體前、後端部之主要設計特徵均明顯不同，尤其是在消費者辨認或使用自行車時易見之「後端部」部分，系爭專利最重要的主要明顯特徵即倒U形後叉架與上座管呈現"a"字形，此種線條所構成之視覺效果（如附表二之特徵f），一眼即呈現出座墊及置物箱「懸浮」在後車輪上之強烈感覺，參酌系爭專利申請案審查表之理由所述：「…惟本案『車架後

端形成一U形架體，於U形架體內緣之車架上設有一踏板、上方設置坐墊；該坐墊係略呈半橢圓箱體狀；該龍頭架體前方設置一車燈架』，該造型特徵在上述先前技藝中並無揭露，兩者的造形處理具有明顯的差異。本案非為其所屬技藝領域中具有通常知識者依申請前之先前技藝易於思及者，故本案以上述造形特徵所構成之整體外形，堪稱具有特異視覺效果之造形變化特徵，具創作性」（本院卷一第521至522頁），此應為原告可以取得系爭專利之主要設計及新穎特徵之一。然而，系爭產品之上、下管座與避震器呈"D"字形，與系爭專利呈"a"或倒"U"形明顯不同，且因上座管靠近座墊處係直接透過避震器連接到後輪軸間，並無讓人有座墊及置物箱直接「懸浮」在後車輪上之特色。此外，系爭專利之「後把手」呈一體式彎弧，系爭產品之「後把手」呈雙管形式結合，並以V形組接於上座管（如附表二之特徵g），亦給予他人不同之視覺感受。

- (2)在車體「前端部」部分，因「把手」、「車燈」、「籃子」設計，乃為一般消費者經常使用且容易注意之重要部位，而系爭專利之把手上桿向下彎曲，前方向指示燈位於車燈之上方，系爭產品之把手上桿向前彎曲，前方向指示燈在車燈之下方（如附表二之特徵h），又系爭專利前端部設有一L形車燈架及錐形前燈，系爭產品則僅設有籃子（如附表二之特徵j），又系爭專利之「車燈」呈半橢圓錐形，且設置於車燈架內，系爭產品之「車燈」則結合儀表並搭設於把手前方（如附表二之特徵k）。是以，系爭產品所揭露之主要設計外觀特徵，皆

與系爭專利相對應之主要特徵明顯不同。

(3)因系爭專利與系爭產品之整體外觀已具明顯區別，並不致產生混淆之視覺印象，由於該電動自行車車體之前、後端部車架，皆屬於該類產品「容易引起注意的部位或特徵」，基於系爭產品與系爭專利於構成「後端部」形狀的特徵f、g，以及構成「車體前端部」形狀的特徵h、j、k皆截然不同，二者整體形狀比較觀之，系爭產品之整體外觀與系爭專利已具明顯區別，依普通消費者選購相關商品之觀點，其二者並不致產生混淆之視覺印象，故應認定系爭產品與系爭專利之外觀不相同、亦不近似。

5.雖原告根據其自行提出之專利侵害鑑定報告（本院卷一第221至273頁），認系爭產品與系爭專利外觀近似，落入系爭專利之專利權範圍，足使普通消費者產生混淆之視覺印象，並主張：(1)「後端部」：二者的後叉架均呈現U形管的彎弧造型，僅開口角度有些落差，座墊及置物箱本身外觀雷同，都具有「懸浮」視覺效果，且後叉架與座管的銜接位置僅有細微差異，不足以造成明顯不近似；(2)「前端部」：二者之把手上桿造型差異，僅此領域常見設計手法，系爭產品車燈的位置並無造形上的特殊線條或構成特殊的設計特徵，且車燈結合儀表屬常見設計手法，又方向指示燈的位置亦為配置上的細微差異，均不致影響系爭產品之整體造型所呈現的視覺印象等等。惟查，前揭專利侵害鑑定報告既為原告自行委由他人鑑定，並非兩造合意選定的鑑定機關，已難作為認定系爭產品與系爭專利構成外觀近似之證明。又原告所指二者的後叉架均呈現U形管的彎

01 弧造型，僅開口角度有些落差之主張部分，然單就後又架
02 之外觀而言，系爭專利所呈現之倒「U」形狀，已明顯異
03 於系爭產品後又架之「L」形外觀，況依前所述，系爭專
04 利後又架與座管銜接位置偏低，而與上座管形成一「a」
05 字形，實與系爭產品係直接透過避震器銜接座管上方而形
06 成「D」字形（參附表二之特徵f），所呈現出的風格迥異
07 ，系爭專利呈現座墊及置物箱之「懸浮」視覺效果，在系
08 爭產品上已難令人有相同感受，並非僅為細微不同而為主
09 要差異之設計。另原告所稱二者之把手、車燈結合儀表、
10 前方向燈位置等差異設計，乃為一般消費者經常使用或容
11 易觀察之處，縱屬常見之設計手法，然經比對既與系爭專
12 利之設計外觀有前述相異之特徵，顯有影響系爭產品之整
13 體外觀而與系爭專利不構成近似，故原告此部分之主張實
14 不足取。

15 6.基此，系爭產品之整體外觀設計與系爭專利有前述之明顯
16 差異，此差異應足以讓消費者產生不會混淆之視覺印象，
17 即應認定二者整體外觀不構成相同或近似，自難僅憑系爭
18 產品具有與系爭專利相似形狀之座墊及置物箱、L形連接
19 、驅動組件外殼及踩踏部等細微特徵，即稱二者之整體外
20 觀近似，是以，原告主張系爭產品落入系爭專利之專利權
21 範圍，即屬無據。

22 (五)綜上所述，系爭產品並未落入系爭專利之專利權範圍，故被
23 告製造或販賣系爭產品，並未侵害原告之系爭專利。職是，
24 本件關於系爭專利有效性及被告應否負損害賠償責任之爭點
25 ，即前揭(二)至(六)之爭點，均無再予審究之必要，附此敘明。

26 六、綜上所述，系爭產品並未落入系爭專利之專利權範圍，被告

並無原告主張侵害系爭專利之情事，且被告亦無構成無法律上原因而取得應歸屬於原告利益，並造成原告損害之不當得利情形。從而，原告主張依前揭規定，請求被告等連帶負損害賠償責任，及請求排除被告繼續侵害系爭專利，並防止被告侵害之行為，而就訴之聲明所為之請求，均無理由，應予駁回。又原告之訴既經駁回，其假執行之聲請即失所附麗，應併予駁回。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及證據資料，經審酌後認與判決之結果不生影響，爰不一一論列，併此敘明。

八、訴訟費用負擔之依據：智慧財產案件審理法第1條，民事訴訟法第78條。

中 華 民 國 109 年 1 月 14 日

智慧財產法院第三庭

法 官 吳俊龍

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 109 年 1 月 22 日

書記官 蔣淑君