

01 智慧財產法院民事中間判決

02 109年度民專上字第6號

03 上訴人 巨大機械工業股份有限公司

04 法定代理人 杜綉珍

05 訴訟代理人 林發立律師

06 吳雅貞律師

07 林艾萱律師

08 輔佐人 陳建銘

09 被上訴人 來克車業有限公司

10 兼法定代理人 周志源

11 上二人共同

12 訴訟代理人 宋皇佑律師

13 輔佐人 賴郁惠

14 上列當事人間侵害專利權有關財產權爭議等事件，上訴人對於中
15 華民國108年12月31日本院108年度民專訴字第31號第一審判決
16 提起上訴，本院就中間爭點於民國109年10月29日言詞辯論終結
17 ，並為中間判決如下：

18 主 文

19 來克車業有限公司販賣之「來克電動自行車LBJ180」產品落入中
20 華民國第D133389號「電動自行車」新式樣專利之專利權範圍。
21 中華民國第D133389號「電動自行車」新式樣專利，並無應撤銷
22 之事由。

23 事實及理由

24 甲、程序方面：

25 按各種獨立之攻擊或防禦方法，達於可為裁判之程度者，法
26 院得為中間判決。請求之原因及數額俱有爭執時，法院以其

01 原因為正當者，亦同，民事訴訟法第383條第1項定有明文
02 。本件上訴人主張被上訴人來克車業有限公司（下稱來克公
03 司）販賣之「來克電動自行車LBJ180」產品（下稱系爭產品
04 ）侵害其所有中華民國第D133389號「電動自行車」新式樣
05 專利（下稱系爭專利），應負損害賠償責任及請求排除侵害
06 ，被上訴人則抗辯未侵害系爭專利權，且系爭專利具有應撤
07 銷之事由，本院就侵權及有效性之中間爭點，已達於可為裁
08 判之程度，爰先為中間判決。

09 乙、實體方面：

10 壹、上訴人主張略以：

11 一、上訴人為系爭專利之專利權人，專利權期間自民國（下同）
12 99年2月21日至113年1月21日止，目前尚有效存在（原證
13 2、3）。被上訴人來克公司未經上訴人同意或授權，擅自
14 將系爭專利設計內容，運用於系爭產品，上訴人於107年8
15 月22日偕同公證人前往苗栗縣頭份市「○○電動車」購得系
16 爭產品（原證5），並就系爭產品的購買過程進行公證（原
17 證6），上訴人亦於107年8月14日將正在販賣系爭產品之
18 網路商家網頁一併公證留存（原證7）。上訴人將系爭產品
19 委託專業單位進行專利侵權鑑定（原證8），確認系爭產品
20 與系爭專利為相同之物品且外觀近似，已落入系爭專利申請
21 專利權範圍。因上訴人先前曾以系爭專利向他人起訴獲得勝
22 訴判決，經新聞媒體大幅報導，並將系爭專利之圖面及照片
23 刊登於新聞（原證11），被上訴人為電動自行車之相關業者
24 ，應早知悉系爭專利之設計內容，至少迄至107年8月22日
25 ，仍就系爭產品持續有製造、販賣、為販賣之要約、進口、
26 使用等行為，已故意侵害系爭專利，而嚴重損害上訴人之權

01 利，造成難以計算及無法回復之重大損害，爰依民法第184
02 條第1項前段、第2項本文、第185條前段、專利法第142
03 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
04 規定，請求被上訴人負損害賠償責任，被上訴人周志源為來
05 克公司之負責人，爰依公司法第23條第2項規定，請求周志
06 源、來克公司連帶賠償新臺幣（下同）40,887,000元。又被
07 上訴人未經上訴人同意而為系爭產品之製造、販賣、為販賣
08 之要約、進口或使用等行為，構成無法律上原因而取得應歸
09 屬於上訴人之利益，並造成上訴人損害，上訴人亦得依民法
10 第179條規定請求被上訴人為不當得利之返還。上訴人另得
11 依專利法第142條第1項準用第58條第2項、第96條第1項
12 、第3項、第136條第1項規定，請求排除被上訴人繼續侵
13 害系爭專利，並防止被上訴人侵害之行為。

14 二、系爭產品落入系爭專利之專利權範圍：

15 系爭專利之車架主體得使整體設計產生特異之視覺效果包括
16 ：車架的踩踏部具厚實造形給予整體設計有重心沉穩的視覺
17 效果、踩踏部側面中央呈一橫斜稜線裝飾、踩踏部頂面呈X
18 字型紋路設計、車架前端自踩踏部上表面前緣往上延伸的前
19 傾支架給予整體設計猶如頸部的顯眼效果、及車架後端自踩
20 踏部後端漸窄圓凸往上延伸的分叉後斜上座管，給予整體設
21 計流暢、協調、平衡之視覺感受，為上訴人所獨創，未見於
22 系爭專利申請前之先前技藝，使整體設計產生特異視覺效果
23 ，屬系爭專利之「新穎特徵」及「正常使用時易見之部位」
24 ，為系爭專利之主要特徵，應作為判斷重點並賦予較大的權
25 重考量。系爭專利與系爭產品之共同特徵及差異特徵比對，
26 應以系爭專利及系爭產品「前視圖」、「後視圖」、「俯視

01 圖」、「右側視圖」、「左側視圖」等五個視圖所分別呈現
02 之外觀直接進行整體觀察比對，而非以文字敘述共同特徵或
03 差異特徵為何。由系爭專利與系爭產品之共同特徵（紅色區
04 域）及差異特徵（藍色區域）之比較（見本院卷二第243-25
05 0頁，共同特徵見紅色框列處，差異特徵見藍色框列處）可
06 明顯看出，系爭專利與系爭產品之共同特徵，視覺上實可連
07 結成一具整體性、大面積之範圍，且位置位於系爭專利與系
08 爭產品之中間核心部分，為正常使用時易見且容易引起消費
09 者注意之部分；反之，系爭專利與系爭產品之差異特徵，占
10 系爭專利與系爭產品整體視覺面積甚小、且位置零散，實為
11 不足以影響整體視覺印象之細微差異，據以證明系爭產品確
12 已足使普通消費者產生混淆之整體視覺印象。再者，上訴人
13 將系爭專利與系爭產品各設計特徵應賦予之侵權比對權重大
14 小，整理如109年10月23日綜合辯論意旨狀第33-34頁所示
15 ，系爭專利與系爭產品之共同特徵及差異特徵權重範圍比例
16 分別約為84.18%及15.82%。又依據三方比對法（見本院卷二
17 第336-340頁）更可證系爭專利與系爭產品構成近似侵權，
18 縱由細節處觀之（見本院卷二第341頁），亦可證系爭專利
19 與系爭產品構成近似侵權。

20 三、被上訴人主張之有效性證據均無法證明系爭專利不具新穎性
21 或創作性，系爭專利確屬有效：

22 (一)證據2不足證明系爭專利不具新穎性：

23 1.由系爭專利與證據2圖示觀察，可見兩者之「車架主體」

24 造形具明顯差異，顯不構成相同或近似：

25 證據2之車架造型僅以片狀踏板覆蓋在引擎上方，而使得
26 引擎外露，與系爭專利之「平台狀結構」踩踏部且無引擎

01 外露之視覺效果明顯不同；再者，證據2之車架前端造型
02 自片狀踏板下方延伸出前傾短頸支架，未有系爭專利之車
03 架前端造型自踩踏部前緣延伸出前傾長頸支架之視覺效果
04 ；此外，證據2之車架後端造型係從片狀踏板下方垂直向
05 上平行延伸出兩倒L形座管，不同於系爭專利之車架後端
06 造型自踩踏部後端隆起面延伸出分叉後斜上座管之視覺效
07 果。整體觀之，證據2之片狀踏板猶如配件覆蓋在引擎上
08 ，並無與前傾短頸支架、兩倒L形座管有一體設計之視覺
09 效果，難謂揭露系爭專利之車架主體造型給予仿鵜鶘鳥之
10 整體設計之視覺感受。兩者顯不構成相同或近似。

11 2.系爭專利與證據2之「座墊及置物箱」外觀造形亦明顯有
12 異，顯不構成相同或近似：

13 證據2之座墊及置物箱造型，則係長條前端渾圓之座墊配
14 合鉢狀體之置物箱，兩者間並無視覺關聯之造型設計。反
15 觀，系爭專利座墊及置物箱之結合造型給予鳥嘴前端及鵜
16 鶘鳥嘴下大皮囊之視覺仿生設計。整體觀之，證據2之座
17 墊及置物箱造型難謂揭露系爭專利之座墊及置物箱給予仿
18 鵜鶘鳥嘴之整體設計之視覺感受。此外，縱令於占整體外
19 觀視覺比例較小之車燈、把手、擋泥板等造形併同觀察，
20 亦難以讓普通消費者在整體視覺上造成兩者近似混淆之情
21 況，系爭專利與證據2之外觀造形確具有明顯差異。

22 3.經濟部智慧財產局（下稱智慧局）N01及N02舉發案，均
23 肯認證據2不足以證明系爭專利不具新穎性，並作成舉發
24 不成立審定，本院105年度民專上字第25號民事確定判決
25 亦同此認定。

26 (二)證據3不足證明系爭專利不具新穎性：

01 1.由系爭專利與證據3 圖示觀察，可見兩者之「車架主體」
02 造形具明顯差異，顯不構成相同或近似：

03 證據3 之車架造型，其踩踏部為層狀結構，具有上層部較
04 下層部往後延伸之視覺效果，與系爭專利具厚實感、重心
05 沉穩之踩踏部造型迥然不同；證據3 車架前端造型自踩踏
06 部前緣以寬扁片狀延伸出前傾支架，與系爭專利仿如鵜鶘
07 鳥頭頸部曲線之細長圓管柱狀體前傾支架截然不同；證據
08 3 車架後端造型則從踩踏部後端兩側分別各自垂直後斜延
09 伸出兩支架，亦不具有系爭專利車架後端自踩踏部後端漸
10 窄圓凸分叉往上延伸的後斜上座管視覺效果。整體觀之，
11 證據3 之車架主體造型，難謂揭露系爭專利之車架主體造
12 型給予仿鵜鶘鳥之整體設計之視覺感受。兩者顯不構成相
13 同或近似。

14 2.系爭專利與證據3 之「座墊及置物箱」外觀造形亦明顯有
15 異，顯不構成相同或近似：

16 證據3 僅有座墊並無結合置物箱之造型。整體觀之，證據
17 3 難謂揭露系爭專利之座墊及置物箱給予仿鵜鶘鳥嘴之整
18 體設計之視覺感受。

19 3.智慧局N01 舉發案，亦肯認證據3 不足以證明系爭專利不
20 具新穎性，並作成舉發不成立審定，本院105 年度民專上
21 字第25號民事確定判決亦同此認定。

22 (三)證據2 至3 之組合、證據2 至4 之組合、證據2 至5 之組合
23 、證據2 至6 之組合，均不足證明系爭專利不具創作性：

24 1.查系爭專利創作時之設計理念，係欲設計一款新型態的電
25 動自行車，可兼具摩托車的穩定舒適和自行車的簡潔輕盈
26 視覺感受，外觀造形設計靈感來自鵜鶘鳥飛翔及棲息水面

01 時的動態形狀，給予整體設計流暢、協調、平衡之視覺感
02 受。系爭專利之設計者基於上開獨特之外觀設計理念發想
03 ，進而具體設計出具備特異視覺效果之系爭專利外觀整體
04 設計，此絕非簡易手法之創作，實非所屬技藝領域中具有
05 通常知識者參酌申請時之通常知識所能易於思及。

06 2.再者，經比對證據2 至證據6 與系爭專利之差異，以主要
07 特徵「車架主體」而論，證據2 及證據3 皆未揭露系爭專
08 利之車架主體，證據4 、5 、6 之車架，亦與系爭專利之
09 車架主體迥然不同，系爭專利之車架主體明顯特異於證據
10 2 至6 ，故縱令強加組合上述證據，電動自行車外觀設計
11 所屬技藝領域中具有通常知識者，亦無從參酌上開先前技
12 藝透過直接轉用、置換組合、或改變位置、比例、數目等
13 簡易變化手法得出系爭專利之車架主體外觀造型，自亦無
14 從得出與系爭專利具相同視覺效果之整體外觀，故系爭專
15 利之設計與先前技藝之間的差異，顯非屬易於思及，故上
16 開證據組合皆不足證明系爭專利不具創作性。

17 貳、被上訴人答辯略以：

18 一、系爭產品未落入系爭專利之專利範圍：

19 (一)於兩輪交通工具之長期發展下，傳統腳踏車及傳統機車早已
20 成為普通消費者向所熟悉之兩種不同基本型態，亦即，腳踏
21 車與機車兩者，早已被普通消費者習知為視覺認知上的兩種
22 不同概念原型，而足為吾人於辨別兩輪交通工具的外觀類型
23 歸屬時之認知基礎、參考座標與判斷理由。系爭專利於電動
24 自行車車體外觀之兩大構成部位，即前端部與後端部，乃多
25 處結合了傳統腳踏車之設計概念元素，諸如採用傳統腳踏車
26 上常見之淺U形前把手、未附有儀錶板而位於前輪上方之半

01 橢圓前車燈、圓順地服貼於前後車輪曲面上緣之前後擋泥板
02 、未設置避震器予以支撐（從而乃呈懸浮於後輪前上方）之
03 短式座墊、後輪前方設有腳踏曲柄與鍊條蓋等；與此相反，
04 系爭產品則不採腳踏車設計元素而整體偏向於傳統機車上常
05 見之造型外觀，諸如採用附有儀表板之前車燈並將之嵌設於
06 前把手之中央、外觀線條較有凹凸不規則變化而未全然服貼
07 於車輪上緣之前後擋泥板、設有避震器予以支撐（而未呈現
08 懸浮感，且幾乎覆蓋整個後輪）之長式坐墊、後輪前方並未
09 設置腳踏曲柄與鍊條蓋等。兩者既有前揭於兩大原型（腳踏
10 車與機車）設計概念上之取捨差異，則於整體觀察、綜合判
11 斷之下，系爭專利呈現著「兩大原型混搭之設計風格與視覺
12 訴求」，而此整體呈現之混搭風格觀感，則洽為系爭產品之
13 外觀設計所欠缺。揆諸此等整體外觀上之差異特徵，既已直
14 接涉及是否混搭兩輪交通工具之兩大原型的風格取捨，則於
15 此類商品之外觀設計暨行銷訴求上，自屬重要而容易為普通
16 消費者所識別之差異特徵，並不至於產生混淆。

17 (二)從原審被證4 及被上訴人於本院109 年9 月29日準備程序庭
18 呈之「系爭專利無效分析」簡報所引證之先前技藝（尤其是
19 證據2 ）可見，系爭專利顯然僅是「該先前技藝（即既有物
20 品外觀設計）之微調更改」，故其創新程度縱非全無，也屬
21 甚為稀薄微弱之類型。是以，於歸類上，系爭專利顯然距離
22 「開創性設計創作」之高度創新類型甚遠，而充其量僅屬於
23 「既有物品之稍微改良」而已。系爭專利於創新貢獻度上既
24 然偏低而遠非高度創新之開創性設計創作，則茲縱勉強假設
25 系爭專利尚不無取得設計專利之少許空間，也因其創新貢獻
26 度顯然偏低，而於法理上應將其「專利保護範圍」施以顯著

01 程度之限縮，亦即，應將其「近似認定之範圍」施以顯著程
02 度之收窄。準此，系爭產品與系爭專利兩者之間既然確實具
03 有前揭混搭與否之整體外觀差異，自應認為兩者於外觀上尚
04 未進入「近似認定之範圍」，亦即系爭產品之外觀尚未落入
05 系爭專利之「專利保護範圍」。

06 (三)判斷被控侵權對象與系爭專利之外觀是否相同或近似時，原
07 則上應以肉眼直接觀察比對為原則，避免藉助儀器觀察以放
08 大細微差異，然查，上訴人所主張之面積占比之機械式計算
09 方式，乃完全忽略系爭專利與系爭產品之原型差異性質，勉
10 強將質性感受予以量化處理，以機械演算數據取代人類實際
11 視覺心理，自難符合外觀近似與否之侵權判斷終究必須取決
12 於人類（普通消費者）視覺心理機制之觀察判斷原則。

13 二、系爭專利具有應撤銷之事由：

14 (一)證據2，足可證明系爭專利不具新穎性：

15 系爭專利與證據2皆具有「渾圓輪擴外形之座墊箱」，此一
16 外觀之座墊箱在業界俗稱「蛋形」，即指以弧面而無稜角之
17 外觀形狀。兩者皆具有「下彎弧形雙桿座墊管，且皆以雙桿
18 對稱狀位於該座墊箱之兩側，並且均呈下彎狀」，其差異僅
19 在座墊支架朝下漸縮之雙桿距離變化，此一微小變化仍屬近
20 似之設計特徵。兩者之「後下叉架，皆呈倒U字狀」。兩者
21 之「腳踏座，亦皆呈水平狀，均類似速克達式機車之腳踏座
22 樣式」。兩者同樣具有「貼近車輪，且呈平順外形之前、後
23 擋泥板」。兩者之「前車燈，皆位於靠近前車輪之正上方，
24 且側看均呈圓錐體」。兩者之「前支座，皆呈倒勾狀」，差
25 異僅在於支座之傾角有些微變化，此一微小變化仍屬近似之
26 設計特徵。

01 (二)證據3，足可證明系爭專利不具新穎性：

02 證據3與系爭專利之「前把手，皆呈U字狀，並於U字中央
03 處具有橫桿」。兩者之「座墊管，皆呈下彎狀，並以雙桿對
04 稱狀位於該座墊之兩側」，差異僅座墊管朝下漸縮之雙桿距
05 離變化，此一微小變化仍屬近似之設計特徵。兩者之「前支
06 座，皆呈倒勾狀，且支座與腳踏座約呈垂直狀態」。兩者之
07 「腳踏座，皆呈水平狀，且為雙色搭配」。兩者之「前後擋
08 泥板，同樣呈貼近車輪狀態，且具平順外形」。兩者之「前
09 車燈，同樣位於靠近前車輪處，且呈圓錐狀」。兩者之「座
10 墊後支架，皆呈L字狀，且位於座墊後方」，差異僅座墊曲
11 的曲率有些微不同，此一微小差異仍屬近似之設計特徵。

12 (三)證據2、3之組合，足證系爭專利不具創作性：

13 系爭專利之設計特徵主要有(1)蛋形座墊箱(2)下彎弧形雙桿座
14 墊管(3)弧形U狀後下叉架(4)水平腳踏座(5)貼近車輪輪廓且平
15 順之前後泥除(6)靠近前車輪之圓錐狀前車燈(7)倒勾狀前支座
16 (8)腳踏座雙色(系爭專利不主張色彩)(9)座墊管朝下漸縮(10)
17 水滴狀鍊條蓋(11)門字形車燈架(12)腳踏座之踏面具X紋路(13)具
18 中橫桿之U狀把手(14)位於前車燈架內之圓錐狀前車燈(15)L字
19 形座墊後支架等15項特徵。其中，(1)至(7)項均已為證據2所
20 揭露，(2)、(4)至(8)及(13)與(15)等特徵，均已為證據3所揭露，
21 至於(9)至(12)及(14)等五項特徵之差異，則佔整體設計比例相當
22 低，且特徵(9)僅是管距離的微調變化，未能明顯降低兩者之
23 高相似度。是系爭專利之所有前揭設計特徵，或直接為證據
24 2與3之先前技藝所涵蓋，或縱設稍有差異，亦均屬所屬技
25 藝領域中具有通常知識者所易於思及者，自不符合創作性之
26 要件。

01 (四)證據2至4之組合、2至5之組合、2至6之組合，亦均分
02 別足證系爭專利不具創作性：

03 證據4揭露有與系爭專利相同之：(10)水滴狀鍊條蓋(5)貼近車
04 輪輪廓之前後泥除。證據5揭露有與系爭專利相同之：(6)靠
05 近前車輪之圓錐狀前車燈(11)門字形車燈架(14)位於前置物架內
06 之圓錐狀前車燈。證據6揭露有與系爭專利相同之：(8)腳踏
07 座雙色（系爭案不主張色彩）(12)腳踏座之踏面具X紋路。座
08 墊管朝下漸縮（兩側座管距離漸縮）之設計特徵雖未有前案
09 證明，但只具有此一設計特徵仍無法降低系爭專利與證據2
10 -6間的高相似度，原因如下：1.座墊管朝下漸縮部份佔比小
11 ，且位於座墊箱下方易被遮掩視線的部位。2.兩側座管距離
12 漸縮只是兩側座管距離的微調變化，易於思及，不具創作性
13 。（以上參109年9月29日系爭專利無效分析簡報）。

14 參、原審判決駁回上訴人之訴，上訴人提起上訴，上訴聲明：1.
15 原判決廢棄。2.被上訴人應連帶給付上訴人新臺幣40,887,0
16 00元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止按年息百分之
17 五計算之利息。3.被上訴人來克車業有限公司不得自行或使
18 第三人直接或間接製造、販賣、為販賣之要約、使用、為上
19 述目的而進口一切侵害中華民國第D133389號新式樣專利及
20 其實質等同之物品，包括「來克電動自行車LBJ180」，其已
21 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
22 。4.上開第二、三項聲明，如獲有利判決，上訴人願供擔保
23 ，請准宣告假執行。5.第一、二審訴訟費用均由被上訴人負
24 擔。被上訴人等答辯聲明：1.上訴駁回。2.如受不利判決，
25 被上訴人願供擔保請准宣告免為假執行。3.第一、二審訴訟
26 費用均由上訴人負擔。

01 肆、兩造不爭執之事項：（見本院卷三第5頁、第146頁）
02 一、上訴人為系爭專利之專利權人，專利權期間自99年2月21日
03 至113年1月21日止。
04 二、上訴人於107年8月22日自苗栗縣頭份市「○○電動車」以
05 19,800元購得系爭產品，為被上訴人公司銷售予該車行之產
06 品，經本院109年6月17日準備程序勘驗，為「來克電動自
07 行車LBJ180」。車架編號：LKTI804079。電動自行車型式審
08 驗合格標章記載：「廠牌：來克。型式：LBJ180，標章編號
09 ；A02065」（購買發票及保固卡見原證5）。
10 三、兩造對於原證1至11之形式真正均不爭執。
11 伍、兩造中間爭點：（見本院卷三第5-6頁、第146頁）
12 一、系爭產品是否落入系爭專利之專利權範圍？
13 二、系爭專利是否具有應撤銷之事由？
14 (一)證據2，是否可證明系爭專利不具新穎性？
15 (二)證據3，是否可證明系爭專利不具新穎性？
16 (三)證據2、3之組合，是否可證明系爭專利不具創作性？
17 (四)證據2至4之組合，是否可證明系爭專利不具創作性？
18 (五)證據2至5之組合，是否可證明系爭專利不具創作性？
19 (六)證據2至6之組合，是否可證明系爭專利不具創作性？
20 陸、得心證之理由：
21 一、系爭專利之申請日為98年1月22日，於98年12月24日審定，
22 故系爭專利之有效性判斷，應以核准審定時所適用92年2月
23 6日修正公布，93年7月1日施行之專利法（下稱92年專利
24 法）為斷。按凡可供產業上利用之新式樣，無下列情事之一
25 者，得依本法申請取得新式樣專利：一、申請前有相同或近
26 似之新式樣，已見於刊物或已公開使用者。二、申請前已為

01 公眾所知悉者。新式樣雖無第一項所列情事，但為其所屬技
02 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，
03 仍不得依本法申請取得新式樣專利，92年專利法第110 條第
04 1、4 項分別定有明文。

05 二、系爭專利技術分析：

06 (一)系爭專利設計內容：

07 系爭專利為「電動自行車」，其具有一車體及二裝設在該車
08 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
09 架、一把手、一座墊、一驅動組件，該車架具有一概呈L 形
10 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
11 部。該前端部安裝一車燈架、一車燈及二前方向指示燈，該
12 車燈架是在二平行設置且概呈L 形的框桿上銜接一概呈長圓
13 形之環圈件，且該環圈件內部連結多數橫桿。該後端部具有
14 一呈彎弧狀的座管及一呈倒U 形且銜接在該座管一側的後叉
15 架，該座管頂部後側也設有一煞車燈及二後方向指示燈，該
16 後叉架裝設有後輪體，該踩踏部的後端與驅動組件銜接，踩
17 踏部上設有呈X 字形之溝槽紋飾。

18 (二)系爭專利圖面，如附圖一所示。

19 (三)系爭專利之專利權範圍分析：

20 按92年專利法第109 條第1 項規定：「新式樣，指對物品之
21 形狀、花紋、色彩或其結合，透過視覺訴求之創作」。同法
22 第123 條第2 項規定：「新式樣專利權範圍，以圖面為準，
23 並得審酌創作說明」。新式樣專利的專利權範圍是由「物品
24 」及「外觀」所構成，故應依系爭專利核准公告之圖面，並
25 審酌圖說之新式樣物品名稱及物品用途，以合理確定專利權
26 範圍。系爭專利所應用之物品為「電動自行車」，依系爭專

01 利核准公告之圖面，並審酌創作說明所載特點，系爭專利之
02 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
03 有色彩，惟依系爭專利核准公告時之93年專利法施行細則第
04 33條第3項規定，系爭專利於申請階段並未檢附色彩應用於
05 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
06 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
07 之色彩。

08 (四)上訴人主張，系爭專利創作時之設計理念，係欲設計一款新
09 型態的電動自行車，可兼具摩托車的穩定舒適和自行車的簡
10 潔輕盈視覺感受，外觀造形設計靈感，來自鵜鶘鳥飛翔及棲
11 息水面時的動態形狀，給予整體設計流暢、協調、平衡之視
12 覺感受（參上訴人109年9月29日準備程序簡報第5頁，如
13 附圖二所示），系爭專利之整體外觀產生特異之視覺效果如
14 下：

- 15 1.車架前端自踩踏部上表面前緣往上延伸的前傾支架給予整
16 體設計猶如頸部的顯眼效果，仿如鵜鶘鳥頭頸部曲線；
- 17 2.座墊及置物箱外觀造形靈感，係來自鵜鶘鳥嘴下的大皮囊
18 ，欲帶給消費者大儲物空間之概念。
- 19 3.車架的踩踏部具厚實造形給予整體設計有重心沉穩的視覺
20 效果，仿如鵜鶘鳥棲息水面的身體型態。
- 21 4.車架後端自踩踏部後端漸窄圓凸往上延伸的分叉後斜上座
22 管，仿如鵜鶘鳥飛翔時翅膀張開時的曲線。

23 三、系爭產品之設計內容：

24 (一)系爭產品為來克公司製造之「來克電動車自行車LBJ180」，
25 係一種二輪電動自行車，其外觀簡述如下：其具有一車體及
26 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

01 架上的一前叉架、一把手、一座墊，該車架具有一概呈L形
02 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
03 部，踩踏部上設有X字形之溝槽紋飾。該前端部安裝一儀表
04 、一半圓球形前車燈、二前方向指示燈及連接左右側前方向
05 指示燈之中央架體；該後端部兩側上、下分別設有呈彎弧狀
06 的上、下座管，以及連結上、下座管之避震器，上座管末端
07 設一後燈罩，下管座裝末端設有後輪體。系爭產品之外觀如
08 附圖三所示。

09 (二)解析系爭產品：

10 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
11 ，認定系爭產品中對應之設計內容，無關之部分不得納入比
12 對、判斷。由於系爭專利設計特徵未包含菜籃及儀表，且未
13 包含色彩之請求，故系爭產品之菜籃、儀表，及所呈現之色
14 彩均非屬比對對象。

15 四、有效性證據技術分析：

16 (一)證據2：

17 證據2 為2005年6月1日公告之我國第D104904號「摩托車
18 」新式樣專利案，其公告日早於系爭專利之申請日2009年1
19 月22日，可作為系爭專利之先前技藝。證據2 主張日本優先
20 權，申請日為2003年10月2日，申請號為0000-00000號；公
21 告日為2004年1月11日，公告號為D0000000號（見原審卷一
22 第389-397頁）。

23 1.證據2 設計內容：

24 證據2 揭示一兩輪摩托車，T形前把手兩側設有方向燈，
25 下方接設有矩形殼罩，該殼罩前方設有圓形大燈，踏板處
26 略呈彎弧狀，踏板與座椅處以兩支撐桿相接，兩支撐桿朝

01 後輪處設有U形桿體，座椅處後方設一矩形後燈及兩邊圓
02 形方向燈。

03 2.證據2主要圖面，如附圖四所示。

04 (二)證據3：

05 證據3為2003年4月11日公告之我國第528377號「速克達形
06 機車」新式樣專利案，其公告日早於系爭專利之申請日2009
07 年1月22日，可作為系爭專利之先前技藝（見原審卷一第39
08 9-400頁）。

09 1.證據3設計內容：

10 證據3揭示一兩輪摩托車，該機車後方裝設一置物架，座
11 椅部設計為一可配合身高調整高度的結構，車頭及車身間
12 形成可放置腳部的空間，前後輪是採用寬形輪胎的設計。

13 2.證據3主要圖面，如附圖五所示。

14 (三)證據4：

15 證據4為2007年3月1日公告之我國第D115680號「自行車
16 」新式樣專利案，其公告日早於系爭專利之申請日2009年1
17 月22日，可作為系爭專利之先前技藝（見原審卷一第401-40
18 3頁）。

19 1.證據4設計內容：

20 證據4揭示之自行車具有一車架單元、前、後輪、一驅動
21 組件、一座墊、一靠墊，及一連接至該驅動組件的計量單
22 元。該車架單元具有可供該座墊裝設的座管、一自該座管
23 向上延伸並供該靠墊設置的背管、分別自該座管朝後延伸
24 交接以供該後輪樞設的一上叉管、一下叉管，一自該座管
25 向前延伸且呈圓滑下凹的主管，一連設於該主管的前管，
26 及穿設該前管相連接的一朝下延伸並供該前輪樞設的一前

01 叉管、一朝上延伸之把手。

02 2.證據4 主要圖面，如附圖六所示。

03 (四)證據5：

04 證據5 為2006年3月1日公告之我國第D109424號「機車」
05 新式樣專利案，其公告日早於系爭專利之申請日2009年1月
06 22日，可作為系爭專利之先前技藝（見原審卷一第405-406
07 頁）。

08 1.證據5 設計內容：

09 證據5 揭示一機車，在於係將車頭燈設於較低位置，而以
10 燃料電池行車之機車。其車體骨架包含成V字型且剖面呈
11 長方形之主體部。此外，其車頭部具有如鳥嘴般之形狀。

12 2.證據5 主要圖面，如附圖七所示。

13 (五)證據6：

14 證據6 為2007年1月1日公告之我國第D114793號「機車」
15 新式樣專利案，其公告日早於系爭專利之申請日2009年1月
16 22日，可作為系爭專利之先前技藝（見原審卷一第407-408
17 頁）。

18 1.證據6 設計內容：

19 證據6 揭示一機車，機車前側包括左右均設有手把、後照
20 鏡、前側燈、車前燈組，一前擋板與前車輪。其中兩個手
21 把位置呈概略向兩側張開之V形，手把上方為後照鏡，此
22 後照鏡之造形為類似耳朵之造形。手把之間為左右各一車
23 前燈組，車前燈組之玻璃罩為配合環繞曲面之凸罩設計。
24 左右之前側燈概略呈菱形之造形，此左右兩前側燈為概略
25 成V形之排列。車前燈組下方前擋板之外形為下往前傾斜
26 且向左右側延伸成一體造形。而前車輪之內鋼圈為一中空

01 五爪之設計。機車中間包括一坐墊、一主體飾板、與左右
02 各一側邊腳踏板。其中坐墊具有前低後高之差異區分前、
03 後兩部分造形，分別對應於前座之騎乘者與後座之騎載者
04 兩部分，其中騎乘者部分係一前端微凸部分與接近前端之
05 一凹陷部分所組成。主體飾板位於坐墊下方且延伸至坐墊
06 左右兩側下方，主體飾板下側連接從中間延伸至左右兩側
07 之腳踏板。機車後側包括一車後燈組、一後擋泥板、一扶
08 手、以及一後車輪。其中後車輪上方為車後燈組，車後燈
09 組為順著周圍曲面造形向左右兩側延伸類似梯型之設計，
10 車後燈組上方為扶手，而後擋泥板則懸於後車輪之後方。

11 2.證據6 主要圖面，如附圖八所示。

12 五、系爭產品是否落入系爭專利之專利權範圍？

13 (一)侵權判斷主體：

14 侵權判斷主體應為「普通消費者」，其係合理熟悉系爭專利
15 物品及其先前技藝（familiar with similar prior art）
16 之人。普通消費者，係一虛擬之人，對於系爭專利物品，其
17 具有普通程度之知識及認識，而為合理熟悉該物品之人，經
18 參酌該物品領域中之先前技藝，能合理判斷被控侵權對象與
19 系爭專利之差異及二者是否為近似設計，但其並非專家或專
20 業設計人員等熟悉該物品領域產銷情形之人。系爭專利之物
21 品為電動自行車，普通消費者應係有購買電動自行車作為代
22 步工具需求之人，該等消費者對於二輪代步工具（包含自行
23 車及機車）之外觀，具有普通程度之認識及一般之注意能力
24 ，其選購系爭產品之觀察角度，以間隔數公尺，足以目視系
25 爭產品整體外觀之距離為準。

26 (二)侵權比對判斷之基本原則：

- 01 1.設計專利之侵權判斷，是比對、判斷被控侵權對象與系爭
02 專利是否相同或近似。比對、判斷時，應以普通消費者選
03 購相關商品之觀點，就系爭專利權範圍的整體內容與被控
04 侵權對象中對應該專利之設計內容進行比對，據以判斷被
05 控侵權對象與系爭專利是否為相同或近似物品，及是否為
06 相同或近似之外觀。設計專利的侵權比對，應先確定設計
07 專利之專利權範圍，再比對、判斷確定後之專利權範圍與
08 被控侵權對象。設計專利之專利權範圍係由各圖式所呈現
09 之「外觀」及其所應用之「物品」所構成，即以核准公告
10 之各視圖所揭露的整體外觀為基礎，必要時並得審酌說明
11 書之創作說明，以合理建構出專利範圍，惟無須將圖式所
12 揭露之內容轉化為詳細敘述的文字。
- 13 2.比對、判斷確定後之專利權範圍與被控侵權對象，須先解
14 析被控侵權對象，其應對照系爭專利權範圍所確定之物品
15 及外觀，認定被控侵權對象中對應之設計內容，無關之部
16 分不得納入比對判斷。判斷被控侵權對象與系爭專利之外
17 觀是否相同或近似時，原則上應以肉眼直接觀察比對為原
18 則，避免藉助儀器觀察以放大細微差異，並應採取「整體
19 觀察、綜合判斷」之方式，乃依普通消費者選購商品之觀
20 點，觀察系爭專利圖式的整體內容與系爭產品中對應該圖
21 式之設計內容，不得忽略任一設計特徵，綜合考量每一設
22 計特徵之異同（共同特徵與差異特徵）對整體視覺印象的
23 影響，判斷被控侵權對象與系爭專利的差異，是否足以影
24 響被控侵權對象之整體視覺印象。若差異特徵係不足以影
25 響被控侵權對象之整體視覺印象的細微差異（minor diff
26 erence），應認定二者之外觀近似；反之，若差異特徵足

01 以影響被控侵權對象之整體視覺印象，應判斷二者之外觀
02 不近似。在設計特徵之異同是否足以影響被控侵權對象之
03 整體視覺印象時，並非每一設計特徵均賦予同等權重，而
04 是以「容易引起普通消費者注意的部位或特徵」作為判斷
05 重點，所謂「容易引起普通消費者注意的部位或特徵」，
06 例如系爭專利明顯不同於先前技藝的設計特徵，或正常使
07 用時易見的部位（如冰箱之門扉或吸頂燈之仰視面）均屬
08 之；由於該部位或特徵容易影響整體視覺印象，判斷時應
09 賦予該部位或特徵較大的權重。

10 3.三方比對法：

11 三方比對法係判斷被控侵權對象與系爭專利是否近似的輔
12 助分析方法，藉由分析系爭專利所屬技藝領域之先前技藝
13 狀態及先前技藝、系爭專利、被控侵權對象三者之間的相
14 似程度，輔助判斷被控侵權對象與系爭專利之整體外觀是
15 否近似。如經由整體觀察、綜合判斷之方式，已經可以認
16 定被控侵權對象與系爭專利之整體外觀明顯近似，或明顯
17 不近似時，無須進行三方比對。惟當被控侵權對象與系爭
18 專利並非明顯不近似時，得考量當事人所提出之先前技藝
19 或申請歷史檔案中之先前技藝，據以分析系爭專利所屬技
20 藝領域之先前技藝狀態，進行三方比對之分析、判斷：(1)
21 若「被控侵權對象與系爭專利的相似程度」比起「系爭專
22 利與先前技藝的相似程度」更為接近，且「被控侵權對象
23 與系爭專利的相似程度」比起「被控侵權對象與先前技藝
24 的相似程度」亦更為接近時，得判斷被控侵權對象與系爭
25 專利之外觀近似。此外，被控侵權對象具備系爭專利明顯
26 不同於先前技藝的設計特徵時，亦傾向於認定被控侵權對

01 象與系爭專利之外觀近似（惟仍應以該設計特徵是否會使
02 被控侵權對象與系爭專利產生近似之整體視覺印象為斷）
03 。

04 (2)當系爭專利與先前技藝相當接近時，系爭專利不同於
05 先前技藝的設計特徵，即代表了其是克服系爭專利有效性的
06 重要部分，若被控侵權對象未包含該重要部分者，應判
07 斷系爭產品與系爭專利未構成侵權。此原則通常適用於產
08 品發展成熟度高、技藝領域擁擠之情況，因系爭專利與先
09 前技藝亦十分接近，專利權範圍即相對較狹小，故系爭專
10 利的近似範圍應予以限縮。

11 (3)當「被控侵權對象與先前技
12 藝的相似程度」比起「被控侵權對象與系爭專利的相似程
13 度」更為接近時，為避免不當擴張專利權範圍進而影響先
14 前技藝的實施，系爭專利權範圍不應涵蓋近似於先前技藝
15 的被控侵權對象，應認為被控侵權對象與系爭專利之外觀
16 不近似（參見2016年專利侵權判斷要點第二篇設計專利侵
17 權判斷第三章3.2.3，及葉哲維，設計專利之侵權判斷方
18 法討論與案例解析，專利師雜誌，第37期，2019年4月）
19 。

018 (三)系爭專利與系爭產品是否相同或近似之判斷：

019 1.物品之相同或近似判斷：

020 系爭專利與系爭產品皆屬二輪電動自行車，兩者用途相同
021 ，故系爭產品與系爭專利物品係相同，兩造對此並無爭執
022 。

023 2.外觀之相同或近似判斷：

024 (1)系爭專利與系爭產品整體外觀，如附圖九。

025 (2)系爭專利與系爭產品之「共同特徵」如下（圖面比對如
026 附圖十）：

01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12

a	車架前端自踩踏部上表面前緣往上延伸的前傾支架。
b	座墊及置物箱如同鵜鶘鳥嘴前端及鳥嘴下大皮囊之視覺仿生設計。
c	呈一字狀厚實的踩踏部且設有橫斜稜線裝飾。
d	踩踏部上方表面中央具有X 字形溝槽紋飾。
e	車架後端自踩踏部後端漸窄往上延伸的分叉後斜上座管。

13
14

(3)系爭專利與系爭產品之「差異特徵」如下（圖面比對如附圖十一）：

15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25

特徵	系爭專利	系爭產品
f	倒U 形的後叉架與上座管略呈"a" 字形	上、下管座與避震器略呈"D" 字形
g	「後把手」呈ㄣ形一體彎弧	「後把手」呈雙管形式結合，並以V 形組接車體
h	把手呈菱形，且上桿向下彎曲	把手呈U 形，且上桿向前彎曲

01 02 03 04 05	i	「前、後擋泥板」之整體造形為圓弧平滑造形	「前擋泥板」前方兩側隆起、後方漸縮，「後擋泥板」前後端均具有凸狀唇緣設計
06 07 08	j	「前車燈」呈半橢圓錐形並設置於車燈架內	「前車燈」結合儀表並直接設於把手前方
09 10 11	k	「後車燈」由橢圓形煞車燈、兩側小圓燈所組成	「後車燈」為多邊下凹弧形之一體式燈體
12 13 14 15	l	一側設有呈水滴形之「鏈條蓋」，車體兩側皆具有「踩踏曲柄」及「踏板」	無設置「鏈條蓋」及「踩踏曲柄」與「踏板」

16 (4)系爭專利之「倒U形後叉架」應列入比對：

17 上訴人雖主張，系爭專利「倒U形後叉架」兩彎弧狀座
18 管懸吊支撐座墊箱體之設計，實為必須具有「支撐車體
19 後端部」之功能性結構，亦即車體兩側的倒U型後叉架
20 之上端連結座管、下端連結踩踏部後端，藉以加強座管
21 的支撐力，係使車體穩定之必要支撐結構云云。按設計
22 專利之特徵純粹係因應其本身或另一物品之功能或結構
23 ，而非透過視覺訴求之創作內容者，應認定該內容為純
24 功能性特徵，侵權比對、判斷時，不應納入考量；惟若
25 該內容兼具視覺性，則不應認定為純功能性特徵，侵權
26 比對、判斷時，仍應將該內容納入考量（參專利侵權判

01 斷要點3.2.2.2)。新式樣專利之外觀的確定，係以圖
02 式中所揭露的形狀、花紋或色彩所構成的整體外觀為依
03 據，必要時，並得審酌創作說明。系爭專利之「創作特
04 點」已載明：「該後端部具有一彎弧狀的座管且一呈倒
05 U形且銜接在該座管一側的後叉架」，顯係關於車體特
06 定之外觀形狀的描述，且「倒U形後叉架」位於車體側
07 面，不論由系爭專利之代表圖或前、後視圖觀之，在視
08 覺上均占車體相當之面積，足以影響整體之視覺印象。
09 再者，比對系爭專利之「倒U形後叉架」與證據2彎曲
10 座管，二者之形狀尚有不同，系爭專利的U形第一段之
11 座管呈弧線，第二段呈圓弧形開口較寬；證據2的第一
12 段座管略呈直角，第二段呈圓弧形開口較窄，二者造形
13 設計及視覺印象均有不同（見附圖十三編號1.），綜上
14 ，本院認為系爭專利「倒U形後叉架」雖有支撐車體後
15 端部之功能，惟並非純功能性特徵，仍具有一定之創作
16 自由度，為具有視覺效果之設計特徵，在侵權比對、判
17 斷時，應納入考量。

18 (5) 整體觀察，綜合判斷：

19 ①系爭產品與系爭專利之上開共同特徵a、b、c、d
20 、e，均未見於系爭專利公報所載之參考文獻即我國
21 專利TW395792、TWD100737、TWD109113、歐盟專利
22 第000000-0000號、日本專利JPD0000000、美國專利
23 USD480662等專利案（見附圖十八），亦未見於被上
24 訴人於本件提出之證據2至證據6等先前技藝（詳如
25 後述六、），故系爭專利之特徵a、b、c、d、e
26 係有別於先前技藝之設計特徵；再者，特徵a、b、

01 c、e 係設於車體側面，佔該電動自行車整體的視覺
02 面積甚大，依系爭專利產品之性質，該車體側面為普
03 通消費者選購及正常使用時易見的部位，即係普通消
04 費者選購商品時「容易引起注意之部位或特徵」，足
05 以影響系爭產品之整體視覺印象，於侵權判斷時，應
06 賦予較大之權重。

07 ②系爭產品與系爭設計專利之上開差異特徵f、g、h
08 、i、j、k，係不足以影響系爭產品整體視覺印象
09 的細微差異或習知部分修飾：

10 系爭產品與系爭專利之差異特徵包含：「f 系爭專利
11 之倒U形的後叉架與上座管呈"a"字形（系爭產品之
12 上、下管座與避震器略呈"D"字形）、g 系爭專利之
13 後把手呈∟形一體彎弧（系爭產品之後把手呈雙管形
14 式結合，並以V形組接車體）、h 系爭專利之把手呈
15 菱形，且上桿向下彎曲（系爭產品之把手呈U形，
16 且上桿向前彎曲）、i 系爭專利之前、後擋泥板整體
17 造形為圓弧平滑造形（系爭產品之前擋泥板造形為前
18 方兩側隆起、後方漸縮設計，後擋泥板前後端均有凸
19 狀唇緣設計）、j 系爭專利「前車燈」呈半橢圓錐形
20 並設置於車燈架內（系爭產品之「前車燈」結合儀表
21 並直接設於把手前方）、k 系爭專利之「後車燈」由
22 橢圓形煞車燈、兩側小圓燈所組成（系爭產品之後車
23 燈為多邊下凹弧形之一體式燈體）」，關於差異特徵
24 f，系爭產品之上、下座管與避震器略呈"D"字形，
25 其中"D"字之弧形曲線，與系爭專利後端部彎弧狀的
26 上座管及一側銜接上座管之倒U形後叉架下端所呈現

01 之弧形曲線相仿（倒U形後又架僅有上端銜接彎弧狀
02 上座管，惟彎弧狀上座管伸入腳踏部後，視覺上產生
03 之虛擬延伸曲線，會與倒U形後又架下端形成一弧形
04 曲線），至於系爭產品"D"字形之直線部分，係由避
05 震器連接上、下座管所構成，該避震器設置之傾斜角
06 度與系爭專利之倒U形後又架之上端，雖稍有不同，
07 惟避震器乃機動二輪車輛行駛於道路因避震需求所設
08 置之構件，早已見於先前技藝（見證據3），因此系
09 爭產品之差異特徵f僅係先前技藝之簡單改變，整體
10 而言，並未使普通消費者產生不同於系爭專利之視覺
11 印象。又差異特徵g後把手為單管或雙管，及彎弧形
12 狀之不同、特徵h前把手之彎曲形狀不同，特徵i前
13 、後擋泥板為圓弧平滑或隆起、有無設凸狀唇緣之不
14 同、特徵j前車燈設於車燈架或把手前方及有無結合
15 儀表板之不同、特徵k後車燈為煞車燈與兩側小燈分
16 開或一體式車體之不同，特徵l有無設置鏈條蓋、踩
17 踏曲柄、踏板之不同，均僅係就系爭專利相對應之構
18 件，做細部之簡單修飾，且所佔該電動自行車整體的
19 視覺面積甚小，與習知之先前技藝（自行車或機車）
20 相較，外觀上並無顯著差異，上開差異特徵在「整體
21 觀察，綜合判斷」之原則下，並不足以影響系爭產品
22 之整體視覺印象。

23 ③被上訴人雖主張，系爭專利僅屬於「既有物品之稍微
24 改良」，並非高度創新之開創性設計，其「專利保護
25 範圍」應加以限縮，故「近似認定之範圍」亦應施以
26 顯著程度之收窄云云。惟查，系爭專利之特徵a、b

01 、c、d、e 均未見於系爭專利申請時之參考文獻，
02 及本件有效性證據（證據2 至證據6）之先前技藝（
03 詳如後述六、），足見縱然同樣是二輪交通工具（機
04 車、自行車），其車架主體之設計，仍有相當之創作
05 自由度。另依上訴人提出之電動自行車產業報導資料
06 所載（上證7，見本院卷二第271-275 頁）：「電動
07 自行車的成本佔比最大的就是電池與傳動系統，其次
08 則是車架」；「一般自行車成本最大的是車架，到了
09 電動自行車，車架的設計有所不同，成本也會微幅提
10 升；一般來說，品牌車廠多自行設計車架，並選用材
11 質，以確保整車的重心、平衡等品質要求」。且車輛
12 產業之慣例係以「車架」決定車款系列，不同型號車
13 款之主要差異即為「車架」造型之不同，故「車架」
14 之設計應為車輛產業（包括電動自行車）最重要、據
15 以決定該車輛為何種車款之重點特徵，亦為市場及消
16 費者據以辨別車款之依據，故「車架」主體為電動自
17 行車產品之設計核心。系爭產品與系爭專利之共同特
18 徵，正是系爭專利顯然有別於先前技藝之設計特徵，
19 且該些共同特徵是位於車架主體及座墊處，佔整體視
20 覺面積甚大之部位，且為正常使用時易見之部位，足
21 以影響普通消費者之整體視覺印象，至於系爭產品與
22 系爭專利之差異特徵主要位於前、後端部，佔整體視
23 覺面積較小且位置分散（見本院卷二第243-250 頁，
24 共同特徵見紅色框列處，差異特徵見藍色框列處），
25 且相較於先前技藝，並無顯著差異，不足以影響整體
26 視覺印象，被上訴人刻意強調系爭產品與系爭專利之

01 差異特徵，而避談位在車架主體之共同特徵，尚不足
02 採。

03 ④被上訴人又辯稱，系爭專利係採自行車與摩托車兩種
04 原型混搭的風格，而系爭產品係採傳統摩托車設計之
05 概念元素，二者整體觀之，並非近似云云。惟查，系
06 爭產品與系爭專利之共同特徵，乃系爭專利有別於先
07 前技藝之設計特徵，且二者之共同特徵主要位於車架
08 主體，為容易引起消費者注意之部位，依「整體觀察
09 、綜合判斷」原則，外觀上已構成近似，業如前述，
10 系爭專利及系爭產品同為「電動自行車」，本就可能
11 採用習知「自行車」或「摩托車」之設計元素或兼採
12 兩者，惟對於普通消費者（對二輪代步工具之外觀具
13 有普通程度認識之人）而言，該等習知之設計元素，
14 對於判斷系爭專利與系爭產品之外觀是否構成近似，
15 並不具有重要意義，而會將視覺之重點放在有別於先
16 前技藝之設計特徵上，因此，被上訴人以系爭專利係
17 採自行車與摩托車兩種原型混搭的風格，而系爭產品
18 係採傳統摩托車設計概念為由，主張二者整體視覺印
19 象並非近似云云，不足採信。

20 ⑤綜上，本院依「整體觀察、綜合判斷」之原則，考量
21 系爭專利與系爭產品之共同特徵及差異特徵對整體視
22 覺印象之影響，認為二者之共同特徵係「容易引起普
23 通消費者注意之部位或特徵」，應賦予較大之權重，
24 而差異特徵則不足以影響系爭產品整體視覺印象，應
25 認系爭產品落入系爭專利之專利權範圍。

26 (6)三方比對法：

01 ①本件有採取三方比對法作為輔助判斷之必要：

02 系爭專利與系爭產品同時具備若干共同特徵與差異特
03 徵，共同特徵主要集中在車架主體部分，差異特徵主
04 要在前、後端部，兩造各自就共同特徵與差異特徵主
05 張構成近似及不近似，本院認為系爭產品與系爭專利
06 之外觀並非明顯不近似，有使用三方比對法，以了解
07 系爭專利、系爭產品與先前技藝彼此之間接近之程度
08 ，來輔助判斷系爭產品與系爭專利之外觀是否構成近
09 似。

10 ②經本院分別以被上訴人提出之有效性證據（證據2 至
11 證據6 ），與系爭專利、系爭產品進行三方比對，比
12 對結果認為「系爭產品與系爭專利之相似程度」，比
13 起「系爭專利與先前技藝的相似程度」更為接近；且
14 「系爭產品與系爭專利的相似程度」比起「系爭產品
15 與先前技藝的相似程度」，亦更為接近（三方比對圖
16 詳如附圖十二），從而，應判斷系爭產品與系爭專利
17 之外觀構成近似。以上三方比對之結果，與前述採「
18 整體觀察、綜合判斷」原則之比對結果，亦屬相符。

19 六、系爭專利是否具有應撤銷之事由？

20 (一)設計專利之新穎性及創作性判斷原則：

21 1.審查新穎性時，係採整體觀察、綜合判斷之方式，即模擬
22 普通消費者選購商品之觀點，比對、判斷申請專利之設計
23 與引證文件中所揭露之單一先前技藝中相對應之內容是否
24 相同或近似。設計外觀的相同、近似判斷，應以申請專利
25 之設計的整體外觀為對象，而非就商品之局部特徵逐一進
26 行觀察、比對。雖然係以申請專利之設計之整體外觀為對

01 象，但其重點在於容易引起普通消費者注意的特徵部位。
02 若其於容易引起普通消費者注意的特徵部位相同或近似，
03 而僅具局部的細微差異者，應認定為整體外觀近似（參20
04 20年版設計專利實體審查基準2.4.3.1、2.4.3.2.3）。

05 2.創作性之審查，應以申請專利之設計整體為對象，並與所
06 選定之主要引證資料進行比對，再判斷其二者之差異是否
07 足以使該設計所屬技藝領域中具有通常知識者參酌先前技
08 藝及申請時之通常知識而能易於思及。比對申請專利之設
09 計與主要引證時，若其二者之差異僅係參酌先前技藝與申
10 請時之通常知識所為簡易手法之創作且無法使該設計之整
11 體外觀產生特異之視覺效果者，應認定該設計為易於思及
12 不具創作性。特異之視覺效果，是指申請專利之設計可
13 產生明顯不同於先前技藝且具設計特徵之視覺效果。視覺
14 效果是否特異，得就申請專利之設計的各项設計內容與先
15 前技藝進行比對，審查時，並非就各項設計內容審究其創
16 作性，而係就各項比對結果綜合判斷其是否能使設計的整
17 體外觀產生特異之視覺效果（參2020年版設計專利實體審
18 查基準3.4.5）。

19 (二)證據2，是否可證明系爭專利不具新穎性？

20 1.證據2之「機車」與系爭專利之「電動自行車」皆屬二輪
21 式之交通運輸工具，其主要係供使用者進行區域性之通勤
22 或短程代步之用途，其差異僅在於動力來源不同，故證據
23 2與系爭專利之用途相近，為近似之物品。

24 2.證據2與系爭專利之外觀比對圖如附圖十三編號2，證據2
25 之車架前端造形「自片狀踏板下方延伸出前傾支架」，與
26 系爭專利之車架前端造形特徵a「自踩踏部前緣延伸出前

01 傾支架」明顯不同，特別是證據2 為「前傾『短頸』支架
02 』與系爭專利「前傾『長頸』支架」形狀上亦有差異；證
03 據2 之座墊及置物箱造形「長條前端渾圓之座墊配合鉢狀
04 體之置物箱」，與系爭專利座墊及置物箱之結合造形特徵
05 b 「如同鵜鶘鳥嘴前端及鳥嘴下大皮囊之視覺仿生設計」
06 明顯不同；且證據2 未設有如系爭專利之車架造形特徵c
07 「呈一字狀厚實的踩踏部且設有橫斜稜線裝飾」設計特徵
08 ，特別是證據2 之車架造形「以片狀踏板覆蓋在引擎上方
09 ，而使得引擎外露」，與系爭專利之車架造形「平台狀結
10 構踩踏部且無引擎外露」明顯不同；且證據2 未設有如系
11 爭專利之特徵d 「踩踏部上方表面中央具有X 字形溝槽紋
12 飾」設計特徵；證據2 之車架後端造形「從片狀踏板下方
13 垂直向上平行延伸出兩倒L 形座管」，與系爭專利之車架
14 後端造形特徵e 「自踩踏部後端隆起面延伸出分叉後斜上
15 座管」明顯不同。整體觀之，證據2 之片狀踏板猶如配件
16 覆蓋在引擎上，並無與前傾短頸支架、兩倒L 形座管有一
17 體設計等之視覺效果，難謂揭露系爭專利之車架主體、座
18 墊及置物箱造形，亦未有如上訴人所稱整體設計為仿生鵜
19 鶘鳥之視覺感受。

20 3. 綜上，證據2 與系爭專利有甚多差異，所構成之整體設計
21 與系爭專利明顯不同，依普通消費者選購商品時之觀察與
22 認知，可輕易區別證據2 與系爭專利所產生的視覺差異，
23 不致認為二者為相同或近似之設計，證據2 不足以證明系
24 爭專利不具新穎性。

25 (三)證據3，是否可證明系爭專利不具新穎性？

26 1. 證據3 之「速克達形機車」與系爭專利之「電動自行車」

01 皆屬二輪式之交通運輸工具，其主要係供使用者進行區域
02 性之通勤或短程代步之用途，其差異僅在於動力來源不同
03 ，故證據3 與系爭專利之用途相近，為近似之物品。

04 2.證據3 與系爭專利之外觀比對圖如附圖十四，證據3 與系
05 爭專利相較，證據3 車架前端造形「自踩踏部前緣以寬扁
06 片狀延伸出前傾支架」，與系爭專利前端造形特徵a 「自
07 踩踏部前緣延伸出前傾支架」明顯不同；證據3 「僅有座
08 墊並無結合置物箱」之造形，與系爭專利座墊及置物箱之
09 結合造形特徵b 「如同鵜鶘鳥嘴前端及鳥嘴下大皮囊之視
10 覺仿生設計」明顯不同；證據3 之車架造形「踩踏部則為
11 層狀結構，具有上層部較下層部往後延伸」，與系爭專利
12 之車架造形特徵c 「呈一字狀厚實的踩踏部且設有橫斜稜
13 線裝飾」明顯不同；且證據3 未設有系爭專利之特徵d 「
14 踩踏部上方表面中央具有X 字形溝槽紋飾」設計特徵；證
15 據3 車架後端造形「從踩踏部後端兩側分別各自垂直後斜
16 延伸出兩支架」，與系爭專利車架後端特徵e 「自踩踏部
17 後端漸窄圓凸分叉往上延伸的後斜上座管」明顯不同。整
18 體觀之，證據3 之車架主體、座墊及置物箱造形，難謂揭
19 露系爭專利之車架主體、座墊及置物箱造形，亦未有如上
20 訴人所稱整體設計為仿生鵜鶘鳥之視覺感受。

21 3.綜上，證據3 與系爭專利有甚多差異，所構成之整體設計
22 與系爭專利明顯不同，依普通消費者選購商品時之觀察與
23 認知，可輕易區別證據3 與系爭專利所產生的視覺差異，
24 不致認為二者為相同或近似之設計，證據3 不足以證明系
25 爭專利不具新穎性。

26 (四)證據2 、3 之組合，是否可證明系爭專利不具創作性？

01 證據2、3之整體形狀均未揭露如系爭專利之特徵a、b、
02 c、d、e，故縱使組合證據2、3，亦無法證明系爭專利
03 不具創作性。

04 (五)證據2至4之組合，是否可證明系爭專利不具創作性？

05 1.證據2、3之組合，無法證明系爭專利不具創作性，已如
06 前述。

07 2.證據4之「自行車」、與系爭專利之「電動自行車」皆屬
08 二輪式之交通運輸工具，其主要係供使用者進行區域性之
09 通勤或短程代步之用途，其差異僅在於動力來源不同，故
10 證據4與系爭專利之用途相近，為近似之物品。

11 3.證據4與系爭專利之外觀比對圖如附圖十五，證據4雖有
12 揭露如系爭專利之「鍊條蓋」及「前、後泥除」，惟其造
13 形仍和系爭專利不同，況且證據4未揭示如系爭專利特徵
14 a「車架前端自踩踏部前緣延伸出前傾支架」、特徵b「
15 座墊及置物箱如同鵜鶘鳥嘴前端及鳥嘴下大皮囊之視覺仿
16 生設計」、特徵c「呈一字狀厚實的踩踏部且設有橫斜稜
17 線裝飾」、特徵d「踩踏部上方表面中央具有X字形溝槽
18 紋飾」、特徵e「車架後端自踩踏部後端漸窄往上延伸的
19 分叉後斜上座管」等設計特徵。故證據2至4之組合，無
20 法證明系爭專利不具創作性。

21 (六)證據2至5之組合，是否可證明系爭專利不具創作性？

22 1.證據2至4之組合，無法證明系爭專利不具創作性，已如
23 前述。

24 2.證據5之「機車」係以燃料電池行車之機車（證據5詳參
25 說明書之創作特點），與系爭專利之「電動自行車」皆屬
26 二輪式之交通運輸工具，主要係供使用者進行區域性之通

01 勤或短程代步之用途，故證據5 與系爭專利之用途相同，
02 為相同之物品。

03 3.證據5 與系爭專利之外觀比對圖如附圖十六，證據5 雖有
04 揭露如系爭專利之「前車燈」及「車燈架」，惟其造形仍
05 和系爭專利不同，況且證據5 未揭示如系爭專利之特徵a
06 「車架前端自踩踏部前緣延伸出前傾支架」、特徵b 「座
07 墊及置物箱如同鵜鶘鳥嘴前端及鳥嘴下大皮囊之視覺仿生
08 設計」、特徵c 「呈一字狀厚實的踩踏部且設有橫斜稜線
09 裝飾」、特徵d 「踩踏部上方表面中央具有X 字形溝槽紋
10 飾」、特徵e 「車架後端自踩踏部後端漸窄往上延伸的分
11 叉後斜上座管」等設計特徵。故證據2 至5 之組合，無法
12 證明系爭專利不具創作性。

13 (七)證據2 至6 之組合，是否可證明系爭專利不具創作性？

14 1.證據2 至5 之組合，無法證明系爭專利不具創作性，已如
15 前述。

16 2.證據6 之「機車」與系爭專利之「電動自行車」皆屬二輪
17 式之交通運輸工具，其主要係供使用者進行區域性之通勤
18 或短程代步之用途，其差異僅在於動力來源不同，故證據
19 6 與系爭專利之用途相近，為近似之物品。

20 3.證據6 與系爭專利之外觀比對圖如附圖十七，證據6 之「
21 腳踏座之踏面具V 字形紋飾」和系爭專利特徵d 「踩踏部
22 上方表面中央具有X 字形溝槽紋飾」明顯不同，況且證據
23 6 未揭示如系爭專利之特徵a 「車架前端自踩踏部前緣延
24 伸出前傾支架」、特徵b 「座墊及置物箱如同鵜鶘鳥嘴前
25 端及鳥嘴下大皮囊之視覺仿生設計」、特徵c 「呈一字狀
26 厚實的踩踏部且設有橫斜稜線裝飾」、特徵d 「踩踏部上

01 方表面中央具有X字形溝槽紋飾」、特徵e「車架後端自
02 踩踏部後端漸窄往上延伸的分叉後斜上座管」等設計特徵
03 。

04 七、綜上所述，系爭產品落入系爭專利之專利權範圍，系爭專利
05 並無應撤銷之事由，兩造其餘之攻擊防禦方法及提出之證據
06 經審酌後，認為與本件中間判決之結果不生影響，爰不一
07 一論列，附此敘明。

08 八、本件關於排除侵害及損害賠償請求部分，尚需進一步調查及
09 審理，並以上開判斷為前提，爰先為中間判決如主文。

10 中 華 民 國 109 年 12 月 10 日

11 智慧財產法院第二庭

12 審判長法官 汪漢卿

13 法官 林欣蓉

14 法官 彭洪英

15 以上正本係照原本作成。

16 本件不得提起獨立上訴。

17 中 華 民 國 109 年 12 月 10 日

18 書記官 郭宇修