

裁判字號：智慧財產法院 106 年行專訴字第 64 號行政判決

裁判日期：民國 107 年 11 月 01 日

裁判案由：發明專利舉發

智慧財產法院行政判決

106年度行專訴字第64號

原告 台灣山葉發動機研究開發中心股份有限公司

代表人 西田 豐士（總經理）

訴訟代理人 郭家佑專利師
陳初梅律師（兼送達代收人）

被告 經濟部智慧財產局

代表人 洪淑敏（局長）住同上

訴訟代理人 張瑞容

參加人 光陽工業股份有限公司

代表人 柯勝□（董事長）

訴訟代理人 桂齊恒律師（兼送達代收人）
閻啟泰專利師

複代理人 江郁仁律師

輔佐人 朱遂強

上列當事人間因發明專利舉發事件，原告不服經濟部中華民國106年7月3日經訴字第10606304810號訴願決定，提起行政訴訟，並經本院裁定命參加人獨立參加被告之訴訟，本院判決如下：

主 文

訴願決定及原處分均撤銷。

被告就發明第I361763號「車輛怠速熄火控制裝置」專利，應為「請求項1至8舉發成立應予撤銷專利權」之處分。

訴訟費用由被告負擔。

事實及理由

一、程序事項：

本件發明第I361763號專利（下稱系爭專利）之專利權人原為參加人光陽工業股份有限公司（下稱光陽公司）及台灣日精儀器股份有限公司（原名尚志精機股份有限公司，下稱台灣日精儀器公司），嗣於民國107年3月30日本院訴訟中，台灣日精儀器公司將其專利權讓與光陽公司，並准予登記在案，有經濟部智慧財產局（107）智專一（一）13017字第10720277730號函、專利證書及專利案件權利異動資料影本可稽（見本院卷二第18至21頁），並經參加人光陽公司代台灣日精儀器公司承當訴訟，原告及被告並當庭表示同意（均見本院卷二第94頁），依行政訴訟法第110條第1項但書規定，應予准許，合先敘明。

二、事實概要：

緣參加人光陽公司及台灣日精儀器公司前於98年7月3日以「車輛怠速熄火控制裝置」向被告申請發明專利，經被告編為第98122522號審查，准予專利，並發給發明第I361763號專利證書。嗣原告於103年4月30日以系爭專利違反核准時專利法第22條第4項之規定，對之提起舉發。案經被告審查，以105年10月28日（105）智專三（三）05077字第10521337410號專利舉發審定書為「請求項1至8舉發不成立」之處分。原告不服，提起訴願，嗣經濟部以106年7月3日經訴字第10606304810號決定駁回。原告仍未甘服，遂向本院提起行政訴訟，參加人即於本件行政訴訟中之107年5月7日申請更正系爭專利，經被告於107年5月25日准予更正並公告在案。另本院依職權裁定命光陽公司及台灣日精儀器公司獨立參加本件被告之訴訟，嗣由光陽公司代台灣日精儀器公司承當訴訟。

三、原告主張略以：

- (一)參加人已將「輪速訊號」更正限定為「5V電壓的脈衝訊號」，顯見「輪速訊號」應解釋為「脈衝訊號」，且僅為判斷車輛行走或停止的訊號，不能限縮解釋為輪速值的大小。另系爭專利有關傳送脈衝訊號或輸出零電壓訊號，藉以判斷車輛走停與是否進入怠速熄火等特徵，只不過記載了利用驅動轉盤與磁性開關之先前轉動檢測裝置原本的功能，均已分別揭露於證據4、證據6等。至系爭專利請求項1「5V電壓」之數值，因車載裝置的處理器或其他各式積體電路晶片（IC）幾乎均是適用5V電壓，早已為本領域之通常知識，且系爭專利說明書中，對於「5V電壓」之脈衝訊號為如何之訊號、欲解決什麼樣的問題、可產生什麼樣的效果等並無任何說明，顯見參加人於撰寫專利時亦認為此不過僅為一通常知識或先前技術，不具任何進步性。
- (二)證據4已揭露系爭專利請求項1之所有技術內容，且揭露更詳細、更下位的怠速熄火控制內容，擷取其揭露之部分（尤其是「感應磁場變化，產生脈衝的輪速訊號」）即可判斷車輛走/停、控制怠速熄火，而輕易完成較上位的系爭專利基於感應磁場變化而產生脈衝訊號之「引擎熄火控制」，是界定較上位內容之系爭專利請求項1已因證據4之揭露而喪失進步性。另證據2熄火控制手段除了基於車速檢知手段（亦即系爭專利之輪速訊號）外，亦另外配合引擎轉速檢知手段、油門開度檢知手段、自動熄火時間預設值檢知手段、蓄電池電壓檢知手段等進行是否執行怠速熄火之控制；證據3揭露設有盤狀之轉盤，亦即磁鐵5及磁性感應元件19，磁性感應元件19感應磁場變化而藉由線路25傳送脈衝訊號的輪速訊號至速度計1外部之其他車載裝置；證據6之驅動轉盤與磁性開關之型態與系爭專利幾近相同。因此，所屬技術領域中具有通常知識者，可利用證據3、證據4、證據6等之磁性開關輸出5V電壓（僅為通常知識）的脈衝訊號或零電壓訊

號，傳送至如證據2 之熄火控制手段(使其包含習知之利用脈衝訊號計算速度之手段) ，於證據2 之熄火控制手段中判斷車輛行走或停止，而控制引擎自動熄火，因此，證據2 、3 、4 、6 等相互組合，可證明系爭專利請求項1 不具進步性。

(三)原證19已揭露系爭專利請求項1 之所有技術內容，技藝人士可依原證19「提供『5V電壓之速度脈衝』給控制引擎自動熄火之控制裝置」之教示，將證據4 、6 等之磁性開關輸出的脈衝電壓設定為5V，即輕易完成系爭專利請求項1 。又原證20已揭露5V之動作電壓 (Vcc) 供給至包含CPU 11及21之怠速熄火控制裝置10及引擎控制裝置20等之電子控制裝置，原證21已揭露「可由檢測轉動之脈衝訊號演算出車輛行進速度」之技術內容，因此，原證19至21與原證2 、3 、4 、6 等相互組合，亦可證明系爭專利請求項1 不具進步性。

(四)系爭專利請求項2 至8 之附屬技術特徵，均已分別為證據2 、3 、4 、5 、6 所揭露。因此，附表所示之證據，可證明系爭專利請求項1 至8 不具進步性。

(五)並聲明：1.原處分及訴願決定均撤銷。2.被告應作成「請求項1 至8 舉發成立」之處分。

四、被告答辯略以：

(一)智慧財產案件審理法（下稱審理法）第33條所稱「新證據」，依最高行政法院104 年度判字第657 號意旨，指當事人本於同一舉發基礎事實，所另提之獨立新證據而言，然系爭專利更正後之內容與原處分審認基礎已有不同，原告對系爭專利更正後範圍所提之證據，非審理法第33條基於同一舉發基礎事實所提之新證據，若由被告進行答辯，無異剝奪參加人之程序利益及行政機關第一次判斷權，原告就該部分自應另案提起舉發，法院不宜代行政機關行使第一次判斷權。又本件專利更正後請求項是否符合專利要件，因基礎事實均已改變，非屬原處分之審究範圍，法院自不應予審酌。

(二)系爭專利更正只是將輪速訊號界定為脈衝形式，然系爭專利說明書第4 圖表示「速度輸出」經由「訊號傳輸電路板」轉換為「輪速訊號」，第5 圖「輪速訊號」以電壓 (V) 對時間 (t) 之脈衝信號，因此轉換後的輪速訊號含有速度的成份，且由輪速本身之文字亦可知速度屬其既有之文字界定，故「輪速訊號」仍應解釋為將速度處理為時間與電壓的脈衝訊號。

(三)證據4 之車輛停止識別電路8 係判斷車輛為「行走」或「停止」之狀態，並未揭示系爭專利請求項1 透過磁性開關所感應的磁場變化，經由「訊號傳輸電路板」傳送出一「輪速訊號」至「熄火控制器」之技術特徵，且證據4 熄火控制方式係以踩踏煞車+車輛停止感測電路8 所測得之低電位作為記憶裝置之設定狀態再配合加上排檔桿立於中立位置+不採加速油門等動作，透過邏輯運算作為熄火控制之參考依據，與

系爭專利請求項1 將訊號傳輸電路板所處理之輪速訊號至熄火控制器之技術特徵並不相同；證據2 之引擎控制方法並未揭示系爭專利請求項1 之熄火控制裝置，且與系爭專利之技術手段並不相同；證據3 僅揭示具有磁鐵之渦電流型計器可作為速度檢出裝置使用，目的及解決問題與系爭專利均不同；證據6 僅揭示可產生訊號源加以利用，但未揭示應如何運用，亦未揭示透過訊號傳輸電路板傳送出一「輪速訊號」給熄火控制器等技術特徵。證據2、3、4、5、6 均未揭示系爭專利之訊號傳輸電路板傳送輪速訊號至熄火控制器之技術特徵，且上開證據間發明目的、所欲解決之問題以及技術手段有別，無法輕易結合，是該等相互證據之組合無法證明系爭專利請求項1 至8 不具進步性。

(四)原證19至21與系爭專利縱有元件用語類似，但元件之內涵及功能並不相同，是原證19至21與證據2 至6 相互組合，仍未揭露系爭專利請求項1 之「車輛怠速熄火控制裝置包含有一訊號傳輸電路板及一熄火控制器、該電瓶供電予熄火控制器」、「該磁性開關所感應的磁場變化經由該訊號傳輸電路板傳送出一5V電壓的脈衝訊號的輪速訊號至該熄火控制器，該熄火控制器因此判斷該車輛處於行進狀態，當該車輛處於怠速狀態時，該驅動轉盤靜止不動，該訊號傳輸電路板輸出零電壓的訊號，當該熄火控制器持續接收零電壓的訊號達一特定時間時，該熄火控制器控制引擎進入熄火狀態」等用以熄火控制之技術手段與技術特徵。

(五)並聲明：原告之訴駁回。

五、參加人除援引被告答辯外，另補充略以：

(一)系爭專利請求項1 所新增之記載只是要強調輪速訊號的形式是5V電壓的脈衝訊號，但輪速訊號仍應解釋為速度之訊號。

(二)系爭專利請求項1 是在整體協同運作之下依「磁性開關20感應磁場變化」→「磁場變化經由訊號傳輸電路板30傳送輪速訊號」→「該熄火控制器3 因此（即根據輪速訊號）判斷該車輛處於行進狀態」→「當怠速狀態時訊號傳輸電路板30輸出零電壓達一特定時間」→「熄火控制器3 控制引擎熄火」才能完成其專利特徵，不應任意被拆解、拼湊，原告之主張違反進步性應以發明整體為判斷對象，其主觀刻意拼湊證據，要屬後見之明。

(三)證據2至6與系爭專利存在明顯技術差異：

1. 證據4 進行熄火控制的依據是記憶裝置16、加速開關11及中立開關14的操作狀態，而非如系爭專利請求項1 所界定係依據「輪速訊號」控制是否執行怠速熄火，況且證據4 記憶裝置16、加速開關11及中立開關14的操作狀態（如ON/OFF）或者「開關」訊號皆無法反映「輪速」，證據4 確實未揭示系爭專利的「輪速」訊號及對應的整體熄火控制手段，證據4 與系爭專利請求項1 所能解決的問題以及使用的技術手段差異甚鉅，無法證明系爭專利請求項1 不

具進步性。

2. 證據6 之簧片開關15的脈衝訊號是反映轉軸的轉動數，與車輛的走行或停止狀態無關，故證據4 的輸出訊號及證據6 之脈衝訊號彼此為截然不同的訊號，使用的技術內容與作用不同，將證據6 的脈衝訊號結合於證據4 之車輛停止識別電路8 並不合理。又證據6 是一種回轉檢出裝置，僅揭示檢測行車距離之換算或怠速狀態，內容中雖揭示磁性開關輸出的脈衝訊號可作為各種訊號加以利用，但實際上並未具體記載如何利用，自未揭露系爭專利請求項1 的熄火控制器。
3. 證據2 係判斷機車目前運轉狀態，當檢知機車處於靜止狀態、引擎為怠速運轉、機車之油門開度位置為原點預設值、且符合上述條件後已達自動熄火時間預設值時，點火控制晶片模組控制引擎自動熄火；證據3 是藉由固定於框架之文字板與軸之指針的比對判讀以得到車速資訊；證據5 與系爭專利請求項1 的配置技術有所不同且完全未揭示系爭專利的技術特徵。況證據3 與系爭專利、證據2 技術相隔長達至少30年，應不容易讓所屬技術領域中具有通常知識者產生聯想，證據2 、3 實有組合之困難。

(四)系爭專利相較於證據19至21具有非顯而易見的技術特徵：原證19的微電腦20並不具有訊號傳輸電路板30及熄火控制器3，也無法處理輪速訊號更未揭示出系爭專利中「該熄火控制器3 因此（即根據「輪速訊號」）判斷該車輛處於行進狀態」；原證20為一種車輛之控制方法及電子控制裝置，雖然內容與怠速熄火控制有關，但是僅記載引擎控制裝置、動作模式流程及怠速停止條件而已，並不是根據輪速訊號以控制是否執行怠速熄火；原證21在自動熄火的過程中必須三階段的確認，才會再「判斷」是否經過預定時間，與系爭專利請求項1 的整體協同運作方式不同。

(五)證據2 至6 技術內容彼此間存在明顯技術差異，無法輕易結合，而系爭專利相較於證據19至21具有非顯而易見的技術特徵，縱依原告主張將各證據勉強以拼湊方式結合，仍未能完全揭示系爭專利請求項1 之整體技術特徵。又系爭專利請求項2 至8 均直接或間接依附請求項1，是相關證據組合亦無法證明系爭專利請求項2 至8 不具進步性。

(六)並聲明：原告之訴駁回。

六、本院得心證之理由：

(一)法律適用基準及本院審理範圍之說明：

1. 按「發明專利權得提起舉發之情事，依其核准審定時之規定。」為現行專利法第71條第3 項本文所明定。查系爭專利申請日為98年7 月3 日，經被告審查後於101 年2 月22 日准予專利，並於101 年4 月11日公告等情，有系爭專利之專利申請書及專利說明書附卷可參（見申請卷第22頁、舉發卷第59至78頁），是系爭專利有無撤銷之原因，應以

核准審定時之99年9月12日施行之專利法為斷（下稱99年專利法）。次按利用自然法則之技術思想之創作，且可供產業上利用之發明，得依99年專利法第21條、第22條第1項規定申請取得發明專利。又發明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所能輕易完成時，不得依同法申請取得發明專利，同法第22條第4項定有明文。準此，系爭專利有無違反同法第22條第4項所定情事而應撤銷其專利權，依法應由舉發人（即原告）附具證據證明之，倘其證據足以證明系爭專利有違前揭專利法之規定，自應為舉發成立之處分。

2. 次按「關於撤銷、廢止商標註冊或撤銷專利權之行政訴訟中，當事人於言詞辯論終結前，就同一撤銷或廢止理由提出之新證據，智慧財產法院仍應審酌之。智慧財產專責機關就前項新證據應提出答辯書狀，表明他造關於該證據之主張有無理由。」審理法第33條定有明文。本件附表編號1、2、5、10至23、29至40、47至53證據，乃原告（即舉發人）於舉發程序中未主張，而於本件行政訴訟始提出之證據（見本院卷一第293頁、卷二第258背頁至259背頁），惟上開證據均係針對同一撤銷理由（即系爭專利請求項不具進步性）所提，依審理法第33條規定，本院自應予以審酌。又本件參加人即專利權人於本件訴訟進行中之107年5月7日向本院表明已向智慧局提出更正之申請（見本院卷二第112頁），智慧局事後並於107年5月25日准予更正並公告在案（見本院卷二第248頁），原告於智慧局准予更正前，雖具狀表示參加人之更正顯有不應准許情事（見本院卷二第129頁），然專利說明書、申請專利範圍或圖式之更正是否違反專利法第67條第2至4項規定，固為舉發理由之一（專利法第71條第1項規定參照），但系爭專利於107年5月7日所為之更正是否合法，與原舉發事由為系爭專利不具進步性，顯非同一撤銷事由，該舉發事由既未經原處分機關審酌，當然非本院審理之範圍，況原告於智慧局核准系爭專利更正後，即當庭表示，其於本案中對智慧局准予系爭專利更正部分並不爭執（見本院卷三第36頁），故參加人於107年5月7日之更正申請是否合法，不在本件審理之範圍。又專利案經核准並公告者，溯自申請日生效（專利法第68條第3項規定參照），系爭專利之更正既經被告核准並公告，則本件自應以更正後之申請專利範圍為審理。被告雖稱：審理法第33條所稱「新證據」，依最高行政法院104年度判字第657號意旨，指當事人本於同一舉發基礎事實，所另提之獨立新證據而言，然系爭專利更正後之內容與原處分審認基礎已有不同，原告對系爭專利更正後範圍所提之證據，非審理法第33條基於同一舉發基礎事實所提之新證據，若由被告進行答辯，無異剝奪參加人之程序利益及行政機關第一次判斷

權，原告就該部分自應另案提起舉發，法院不宜代行政機關行使第一次判斷權。又本件專利更正後請求項是否符合專利要件，因基礎事實均已改變，非屬原處分之審究範圍，法院自不應予審酌。此外，本件是因為被告收到法院發函命被告一個月內作出更正審定結果，被告才作出更正，否則一般實務上被告都會先等待法院就舉發案判決結果後，才會去處理此獨立的更正案等語（見本院卷三第13至14頁、第111頁）。然查：

- (1)審理法第33條「就『同一撤銷理由』提出之新證據」，所謂同一撤銷理由，在專利舉發事件中，係指應撤銷專利權之舉發理由，例如新穎性、進步性為不同專利要件，即為不同撤銷理由（本院107年度行專訴字第28號判決意旨、最高行政法院107年度判字第36號判決意旨參照），至被告所引最高行政法院104年度判字第657號判決，係在闡述新證據與補強證據之不同，其謂：「此所稱『新證據』者，應係指當事人本於同一舉發基礎事實，所另提之獨立新證據而言，如非另提之獨立新證據，而係原舉發證據補強之用，即非上開條文所謂之『新證據』，無該規定之適用，應適用行政訴訟法證據調查相關之規定。」並進一步說明該案參加人於原審所提之證據乃舉發階段所提證據之補強證據而非新證據，準此，被告以該最高行政法院判決，主張「對系爭專利更正後範圍所提證據非基於同一舉發基礎事實，故非審理法第33條之新證據，法院不應審酌」云云，容有誤會。本件原告於本件行政訴訟中，就系爭專利更正後內容所提之證據，既係基於與舉發階段同一撤銷理由，亦即系爭專利「不具進步性」，揆諸本院前開說明，自屬審理法第33條所定之「新證據」，本院自應予以審酌。
- (2)再者，在舉發行政訴訟程序中，專利權人若向智慧局提出更正申請時（依目前實務作法，此為舉發不成立之情形，因為此情形智慧局才會給予參加人更正機會，故此時專利權人即為行政訴訟中之參加人），法院究應發回智慧局另為適法處分，或應等待智慧局更正結果再為審理，最高行政法院105年度判字第337號判決已揭櫫：「在此決議中（即最高行政法院104年4月份第1次庭長法官聯席會議決議），其中重點之一即肯認專利權人於專利舉發行政訴訟程序中，得向智慧局提出更正之申請。但專利更正係由專利專責機關即智慧局審查、准駁並公告（參照現行專利法第68條規定），在舉發行政訴訟程序中所為之更正申請亦同，是以系爭專利是否准予更正，更正後之申請專利範圍、技術內容為何，智慧財產法院行政訴訟庭均不得不待智慧局更正處分之結果，方能辦理，舉發案件延滯不利益只得由智慧財產法院承受…」、「專利案之申請專利範圍更正申請，雖係在舉

發案行政訴訟程序中向智慧局為之，但該更正之技術內容，於專利專責機關准予更正並公告者，溯及申請日生效。更正與否關涉系爭案專利技術特徵之解釋與確定，則是否合於專利法所規定之更正要件，更正後之內容為何，智慧財產法院應待智慧局的更正處分結果始得判斷。」、「更正與否關涉系爭案專利技術特徵之解釋與確定，系爭專利之申請專利範圍不確定，則無從進行進步性判斷，若專利權人已依法申請更正，自應待更正處分，並提示更正處分內容，使當事人得為事實上及法律上適當完全之辯論，及必要之聲明及陳述，始可謂已經當事人充分辯論，方得作成判決。」由上可知，最高行政法院已明確表示，在舉發行政訴訟中，若專利權人向智慧局提出更正之申請，智慧財產法院應待智慧局更正處分之結果，並提示更正處分內容由當事人辯論，始得為判決，因此被告稱：實務上智慧局均會等待法院舉發行政訴訟結果作成後，才會處理更正案云云，顯與最高行政法院前開所揭示「舉發行政訴訟中專利權人申請更正時，應先由智慧局應作成更正處分，以供法院依更正處分內容為裁判」之旨相違。又系爭專利更正申請既經被告核准並公告，依前開最高行政法院判決要旨，本院自應依更正後內容為審理，被告稱法院不應就系爭專利更正後範圍為審酌云云，亦不可採。本件既應以系爭專利更正後內容為審理，以下即不再贅述所審酌之範圍為「更正後」申請專利範圍。

3. 準此，本件爭點為：附表所示之證據，可否證明系爭專利請求項1至8不具進步性。

(二)系爭專利之說明：

1. 系爭專利欲解決之問題：

近來因環保意識提升，遂有廠商針對可自動怠速熄火車輛進行研發。所謂怠速，係指啟動引擎後，未踩踏油門時引擎保持最低運轉速度的狀態，由於車輛不熄火持續怠速發動的燃料消耗量高於車輛熄火後再起動的燃料消耗量，是故不管是環保團體或政府，皆呼籲甚至規定臨停車輛勿怠速過久，以避免造成能源浪費與空氣污染。由於怠速車輛係處於非行進狀態，因此，如何針對車輛處於非行進狀態進行感測，使車輛於怠速逾時過久的情況下，其內部引擎可自動熄火，而達到降低能源消耗與減少空氣汙染之功效，乃系爭專利所致力研究之目標。系爭專利之主要目的在於提供一種車輛怠速熄火控制裝置，可對於車輛是否處於怠速或行進狀態而產生訊號，以控制車輛怠速熄火（見申請卷第15至16頁）。系爭專利主要圖式如附圖一所示。

2. 系爭專利申請專利範圍：

申請專利範圍共計8項請求項，其中請求項1為獨立項，其餘為附屬項，內容如下：

- (1)一種車輛怠速熄火控制裝置，該車輛具有一主開關及一電瓶，該主開關用以控制電瓶的電源供應，其特徵在於：該車輛怠速熄火控制裝置包含有一訊號傳輸電路板及一熄火控制器，其中，該電瓶供電予熄火控制器，該熄火控制器接收訊號傳輸電路板所傳送的輪速訊號，據以控制是否執行怠速熄火；其中，該車輛更具有一儀表裝置，該儀表裝置設有一驅動轉盤及一磁性開關，該驅動轉盤內部設有至少一磁鐵，該磁性開關係裝設於該驅動轉盤的一側，該磁性開關係感應驅動轉盤於轉動時其內部磁鐵所產生的磁場變化，並將該磁性開關係感應的磁場變化經由該訊號傳輸電路板傳送出一5V電壓的脈衝訊號的輪速訊號至該熄火控制器，該熄火控制器因此判斷該車輛處於行進狀態，當該車輛處於怠速狀態時，該驅動轉盤靜止不動，該訊號傳輸電路板輸出零電壓的訊號，當該熄火控制器持續接收零電壓的訊號達一特定時間時，該熄火控制器控引擎進入熄火狀態。
- (2)如申請專利範圍第1 項所述之車輛怠速熄火控制裝置，該車輛更具有一碼表導線及一連接碼表導線的前輪，該車輛之儀表裝置包含有一轉速指針，該驅動轉盤係連接該轉速指針並受碼表導線控制而於車輛行進時轉動，並同時帶動該轉速指針轉動。
- (3)如申請專利範圍第1 或2 項所述之車輛怠速熄火控制裝置，該磁性開關係為一磁環開關。
- (4)如申請專利範圍第1 或2 項所述之車輛怠速熄火控制裝置，該儀表裝置包含一框架，該框架上設有一位於驅動轉盤一側的固定座；該磁性開關係設於該固定座上。
- (5)如申請專利範圍第1 或2 項所述之車輛怠速熄火控制裝置，係進一步包含一怠速控制電源開關及一怠速熄火指示燈分別連接至該熄火控制器，該怠速控制電源開關係連接至車輛之主開關，該怠速控制電源開關係控制電瓶之電能是否可傳輸給熄火控制器，該怠速熄火指示燈於電瓶之電能可傳輸給熄火控制器時點亮。
- (6)如申請專利範圍第1 項所述之車輛怠速熄火控制裝置，該訊號傳輸電路板係位在儀表裝置內部。
- (7)如申請專利範圍第1 項所述之車輛怠速熄火控制裝置，該訊號傳輸電路板係位在儀表裝置外側。
- (8)如申請專利範圍第5 項所述之車輛怠速熄火控制裝置，該儀表裝置包含有一儀表板體，該怠速熄火指示燈係設於該儀表板體的表面上。

(三)系爭專利有效性證據之說明：

證據2 為西元2009年3 月1 日公開之我國第200909674 號「機車引擎控制方法及其裝置」發明專利案（其示意圖如附圖二所示）；證據3 為1997年1 月22日公開之日本第52 -9473 號「渦電流型計器及其速度檢出裝置」實用新案專利案（其

示意圖如附圖三所示)；證據4 為1983年5 月2 日公開之日本第00-00000號「機關自動停止再動裝置」實用新案專利案(其示意圖如附圖四所示)；證據5 為2005年5 月21日公告之我國第M265256 號「機車儀表裝置之改良」新型專利案，其示意圖如附圖五所示)；證據6 為2004年12月16日公開之日本第0000-000000 號「回轉檢出裝置」發明專利案(其示意圖如附圖六所示)；原證19為1987年7 月7 日公告之日本第00-00000號「汽車用引擎之自動啟動停止方法」發明專利案(其示意圖如附圖七所示)；原證20為2006年11月2 日公開之日本第0000-000000 號「車輛之控制方法及電子控制裝置」發明專利案；原證21為2003年1 月15日公開之日本第0000-00000號「車輛用引擎之自動停止、啟動裝置」發明專利案(其示意圖如附圖八所示)。以上證據之公開日或公告日，均早於系爭專利申請日(2009年7 月3 日)，均得作為系爭專利之先前技術。

(四)系爭專利申請專利範圍解釋：

1. 兩造及參加人對於系爭專利請求項1 「輪速訊號」用語應如何解釋有爭執，原告認為應解釋為判斷車輛行走或停止的脈衝訊號，被告及參加人認為應解釋為速度之訊號。
2. 查，系爭專利請求項1 更正後已界定「該熄火控制器接收訊號傳輸電路板所傳送的輪速訊號，據以控制是否執行怠速熄火…該磁性開關係感應驅動轉盤於轉動時其內部磁鐵所產生的磁場變化，並將該磁性開關所感應的磁場變化經由該訊號傳輸電路板傳送出一5V電壓的脈衝訊號的輪速訊號至該熄火控制器」，其中，請求項1 已清楚界定該訊號傳輸電路板係傳送一5V電壓的脈衝訊號的輪速訊號給該熄火控制器。再者，系爭專利說明書中有關訊號傳輸電路板與熄火控制器之間訊號傳遞之技術內容係記載於系爭專利說明書第6 頁第15至21行「…當車輛處於行進狀態，驅動轉盤14持續轉動，訊號傳輸電路板30係輸出如第五圖所示呈脈衝形式的訊號，進一步參考第六圖所示，本實施例之訊號傳輸電路板30主要係藉由分壓電路而將12V 電壓的脈衝訊號降為熄火控制器3 適用之5V電壓的脈衝訊號，再經過一控制晶片300 傳送出去，熄火控制器3 因此訊號呈脈衝形式而判斷車輛處於行進狀態，使引擎維持運轉；…」(見申請卷第13頁)。由上開內容亦可知，系爭專利說明書已明確記載該熄火控制器於車輛行進時係接收訊號傳輸電路板所送出呈脈衝形式之5V電壓的脈衝訊號，而判斷車輛處於行進狀態。是以，系爭專利請求項1 之「輪速訊號」自應解釋為「5V電壓的脈衝訊號」，始符合更正後系爭專利請求項1 所界定及系爭專利說明書所記載者。
3. 被告雖主張輪速訊號內涵是在計算速度，而參加人亦主張系爭專利請求項1 之「5V電壓的脈衝訊號」，只是界定輪速訊號的形式為5V電壓脈衝訊號之形式，讓輪速訊號的形

式更具體，因此，輪速訊號依然是速度之訊號云云。惟查，系爭專利請求項1及說明書中並未記載依據單位時間的脈衝數計算速度以及在一定速度以下會進行怠速熄火之技術內容，縱使該發明所屬技術領域中具有通常知識者可以依據單位時間的脈衝數計算出速度，或由證據2得知利用車速訊號控制怠速熄火的技術，但其均非系爭專利請求項1及說明書所載之內容，實難據以認定該輪速訊號係指經轉換後的速度訊號，故被告及參加人上開主張並不可採。

(五)證據4可證明系爭專利請求項1至4、6、7不具進步性：

1.證據4為一種機關自動停止再啟動裝置，其係於車輛中設置：記憶裝置，其係於對車輛施予煞車操作且車輛停止後成為設定狀態，於停止煞車操作而進行加速引擎之操作且將排檔桿移至行車位置後即回復至復原狀態，並且只要車輛在行車狀態下即維持復原狀態；煞車控制裝置，於該記憶裝置於設定狀態時，保持施予煞車之狀態；並設置：引擎控制裝置，於該記憶裝置於設定狀態、排檔桿於中立位置且不作加速度引擎之操作時，不使引擎繼續旋轉；起動控制裝置，於該排檔桿於中立位置而進行加速引擎之操作且引擎停止時，使引擎起動（見本院卷一第57至背頁）。

2.系爭專利請求項1不具進步性：

(1)系爭專利請求項1與證據4比對：

□證據4說明書中譯文第1頁倒數第6至4行記載「本創作…目的在於獲得一種引擎之自動熄火及再啟動裝置，其可與車輛之停止、再發車之操作連動，而使引擎自動熄火及再啟動」（見本院卷一第57頁）。是以，證據4已揭露系爭專利請求項1「一種車輛怠速熄火控制裝置」之技術特徵。

□證據4說明書中譯文第2頁第9至11行記載「圖中右上方之鑰匙開關2之端子B與電池1之正極連接，將未圖式之拉柄分為3段而向左旋轉，則於鑰匙開關2之內部，端子B依序與端子ACC、ACC及IG、ACC及IG及ST導通」（見本院卷一第57背頁）。其中證據4之鑰匙開關2及電池1，可分別相當於系爭專利請求項1之主開關及電瓶。是以，證據4已揭露系爭專利請求項1「該車輛具有一主開關及一電瓶，該主開關用以控制電瓶的電源供應」之技術特徵。

□證據4圖式第1圖（見本院卷一第55背頁）揭露該引擎自動停止再啟動裝置包含：一車輛停止識別電路8、一記憶裝置16及一引擎控制裝置28所構成之熄火控制器；該電池1可供電予該熄火控制器，該熄火控制器接收訊號傳輸電路所傳送的脈衝訊號的輪速訊號，據以控制是否執行怠速熄火。其中證據4由車輛停止識別電路8、記憶裝置16及引擎控制裝置28所構成之熄火控制器，可相當於系爭專利請求項1之熄火控制

器，而證據4 之訊號傳輸電路，可實質相當於系爭專利請求項1 之訊號傳輸電路板。是以，證據4 已實質揭露系爭專利請求項1 「該車輛怠速熄火控制裝置包含有一訊號傳輸電路板及一熄火控制器，其中，該電瓶供電予熄火控制器，該熄火控制器接收訊號傳輸電路板所傳送的輪速訊號，據以控制是否執行怠速熄火」之技術特徵。

□證據4 說明書中譯文第2 頁第18至20行記載「圖之左上方之車輛停止感測器7 係由走行速度計之驅動軸所驅動而轉動之永久磁石之附近配置簧片開關，於車輛行走時反覆開閉而於停止時保持開或閉中之一方」（見本院卷一第57背頁），配合證據4 圖式第1 圖（見本院卷一第55背頁）可知，該車輛停止感測器7 包含簧片開關及設有永久磁石之驅動轉盤（相關標示附圖十所示），其中證據4 之走行速度計、設有永久磁石之驅動轉盤及簧片開關，可分別相當於系爭專利請求項1 之儀表裝置、驅動轉盤及磁性開關。是以，證據4 已揭露系爭專利請求項1 「該車輛更具有儀表裝置，該儀表裝置設有一驅動轉盤及一磁性開關，該驅動轉盤內部設有至少一磁鐵，該磁性開關係裝設於該驅動轉盤的一側」之技術特徵。

□證據4 說明書中譯文第2 頁倒數第4 行至第3 頁第1 行記載「車輛停止識別電路8 係…於車輛停止感測器7 之簧片開關作開閉動作（車輛行走）時輸出高電位，而於簧片開關持續開或閉之狀態（車輛停止）時輸出低電位」（見本院卷一第57背頁），亦即，該簧片開關於車輛行走時，係感應永久磁石轉動時所產生的磁場變化，而輸出一脈衝訊號的輪速訊號，並經由訊號傳輸電路傳送脈衝訊號的輪速訊號至熄火控制器（由車輛停止識別電路8 、記憶裝置16及引擎控制裝置28所構成），此時，該熄火控制器的車輛停止識別電路8 判斷車輛為行走狀態，故其後之引擎控制裝置28將不會控制使引擎停止；相反地，當車輛停止時，永久磁石靜止不動，磁場不會產生變化，簧片開關呈持續開或閉之狀態，訊號傳輸電路亦持續傳送零電壓的訊號至熄火控制器，當該熄火控制器持續（即在狀態上進行一定時間）接收零電壓訊號後，該熄火控制器的車輛停止識別電路8 判斷車輛為停止狀態並輸出低電位0 ，故其後之引擎控制裝置28將可於條件滿足下控制使引擎停止。其中證據4 雖未明確指出該脈衝訊號之電壓為5V，惟觀諸系爭專利說明書所載內容，對於5V電壓之脈衝訊號欲解決什麼樣的問題、可產生什麼樣的功效，均無任何說明，顯見專利權人於申請系爭專利時亦認為5V電壓僅係單純為了適用熄火控制

器之規格的習知技術，5V電壓顯非專利權人申請系爭專利時所欲解決問題及產生功效之改良所在，難謂具有無法預期之功效。綜上，證據4 已實質揭露系爭專利請求項1 「該磁性開關係感應驅動轉盤於轉動時其內部磁鐵所產生的磁場變化，並將該磁性開關所感應的磁場變化經由該訊號傳輸電路板傳送出一5V電壓的脈衝訊號的輪速訊號至該熄火控制器，該熄火控制器因此判斷該車輛處於行進狀態，當該車輛處於怠速狀態時，該驅動轉盤靜止不動，該訊號傳輸電路板輸出零電壓的訊號，當該熄火控制器持續接收零電壓的訊號達一特定時間時，該熄火控制器控引擎進入熄火狀態」之技術特徵。

□據上，證據4 已實質揭露系爭專利請求項1 之整體技術特徵，且系爭專利請求項1 相對於證據4 並不具有無法預知之功效，故系爭專利請求項1 為所屬技術領域中具有通常知識者依證據4 之技術內容所能輕易完成，證據4 足以證明系爭專利請求項1 不具進步性。

(2)參加人雖稱：證據4 進行熄火控制的依據是記憶裝置16、加速開關11、及中立開關14的操作狀態，而非系爭專利請求項1 所界定係依據「輪速訊號」控制是否執行怠速熄火，況且證據4 記憶裝置16、加速開關11及中立開關14的操作狀態（如ON/OFF）或者「開關」訊號皆無法反映「輪速」，而且證據4 更未完整揭示系爭專利請求項1 「該熄火控制器接收訊號傳輸電路板所傳送的輪速訊號，據以控制是否執行怠速熄火…該磁性開關所感應的磁場變化經由該訊號傳輸電路板傳送出一5V電壓的脈衝訊號的輪速訊號至該熄火控制器，該熄火控制器因此（即根據『輪速訊號』）判斷該車輛處於行進狀態，當該車輛處於怠速狀態時…持續…一特定時間時，該熄火控制器控引擎進入熄火狀態」的全部技術徵，無法證明系爭專利請求項1 具進步性云云。惟查，系爭專利請求項1 之「輪速訊號」應解釋為「5V電壓的脈衝訊號」，而非速度訊號，已如前述，參加人以證據4 未揭露速度訊號而主張系爭專利請求項1 具進步性，並不足採。再者，系爭專利請求項1 係界定「該熄火控制器接收訊號傳輸電路板所傳送的輪速訊號，據以控制是否執行怠速熄火…該磁性開關所感應的磁場變化經由該訊號傳輸電路板傳送出一5V電壓的脈衝訊號的輪速訊號至該熄火控制器，該熄火控制器因此判斷該車輛處於行進狀態，當該車輛處於怠速狀態時…持續…一特定時間時，該熄火控制器控引擎進入熄火狀態」，並未限定熄火控制器僅接受單一訊號即據以控制怠速熄火，故系爭專利請求項1 之範圍不僅包括根據接收之輪速訊號據以控制怠速熄火，亦包括根據接到的其他訊號（例如證據4 中之加

速開關11及中立開關14等訊號)而據以控制怠速熄火，是以，證據4 已揭露包含系爭專利請求項1 依據輪速訊號控制是否執行怠速熄火之技術內容，另證據4 已實質揭露系爭專利請求項1 「該磁性開關係感應驅動轉盤於轉動時其內部磁鐵所產生的磁場變化，並將該磁性開關所感應的磁場變化經由該訊號傳輸電路板傳送出一5V電壓的脈衝訊號的輪速訊號至該熄火控制器，該熄火控制器因此判斷該車輛處於行進狀態，當該車輛處於怠速狀態時，該驅動轉盤靜止不動，該訊號傳輸電路板輸出零電壓的訊號，當該熄火控制器持續接收零電壓的訊號達一特定時間時，該熄火控制器控引擎進入熄火狀態」之詳細比對理由，已如前述。因此，參加人上開答辯理由，並不可採。

3. 系爭專利請求項2不具進步性：

系爭專利請求項2 係請求項1 之附屬項，其權利範圍包括請求項1 之全部技術特徵以及請求項2 附加技術特徵「該車輛更具有碼表導線及一連接碼表導線的前輪，該車輛之儀表裝置包含有一轉速指針，該驅動轉盤係連接該轉速指針並受碼表導線控制而於車輛行進時轉動，並同時帶動該轉速指針轉動」，其中證據4 足以證明系爭專利請求項1 不具進步性，已如前述。又由證據4 說明書中譯文第2 頁第18至20行之記載「圖之左上方之車輛停止感測器7 係由走行速度計之驅動軸所驅動而轉動之永久磁石之附近配置簧片開關，於車輛行走時反覆開閉而於停止時保持開或閉中之一方」（見本院卷一第57背頁）可知，設有永久磁石之驅動轉盤係由驅動軸所驅動而轉動，而驅動軸本身係由車輛之車輪所驅動而轉動，考慮證據4 之創作時期的技術背景，可輕易推知如無特別記載，當時通常走行速度計之驅動軸及驅動轉盤係經由鋼索與車輪連接，而由車輪所驅動而轉動，且當時通常係藉由速度指針來表示行車速度，而非藉由如液晶螢幕等表示。是以，系爭專利請求項2 所界定之碼表導線、前輪及轉速指針等技術特徵，僅係該發明所屬技術領域中之習知技術，難謂具有無法預期之功效，故整體觀之，證據4 已實質揭露系爭專利請求項2 之附加技術特徵，準此，證據4 足以證明系爭專利請求項2 不具進步性。

4. 系爭專利請求項3、4 不具進步性：

系爭專利請求項3、4 係請求項1 或2 之附屬項，其權利範圍包括請求項1 或2 之全部技術特徵，及請求項3 附加技術特徵「該磁性開關係為一磁環開關」、請求項4 附加技術特徵「該儀表裝置包含一框架，該框架上設有一位於驅動轉盤一側的固定座；該磁性開關係設於該固定座上」，其中，其中證據4 足以證明系爭專利請求項1 或2 不具進步性，已如前述。又證據4 說明書中譯文第2 頁第18至

20行記載「車輛停止感測器7 係由走行速度計之驅動軸所驅動而轉動之永久磁石之附近配置簧片開關，於車輛行走時反覆開閉而於停止時保持開或閉中之一方」（見本院卷一第57背頁），其中該簧片開關即相當於系爭專利請求項3 之磁環開關，故證據4 已揭露系爭專利請求項3 之附加技術特徵；另證據4 上開走行速度計及磁性開關即相當於系爭專利請求項4 之儀表裝置及簧片開關，證據4 雖未揭露該走行速度計包含固定該簧片開關之固定座及框架，惟證據4 已揭露簧片開關位於驅動轉盤的一側，因此將該簧片開關藉由某一安裝構造而固定在走行速度計之框架上，對於該發明所屬技術領域中具有通常知識者而言，實屬依證據4 所揭露之內容所能輕易完成者，是以，系爭專利請求項4 所界定之框架及固定座，難謂具有無法預期之功效，故證據4 亦已實質揭露系爭專利請求項4 之附加技術特徵。綜上，證據4 已實質揭露系爭專利請求項3 、4 之技術特徵，且系爭專利請求項3 、4 相對於證據4 亦不具有不可預期之功效，準此，證據4 足以證明系爭專利請求項3 、4 不具進步性。

5.系爭專利請求項6 、7 不具進步性：

系爭專利請求項6 、7 係請求項1 之附屬項，其權利範圍包括請求項1 之全部技術特徵以及請求項6 、7 附加技術特徵「該訊號傳輸電路板係位在儀表裝置內部」、「該訊號傳輸電路板係位在儀表裝置外側」，其中證據4 足以證明系爭專利請求項1 不具進步性，已如前述。又證據4 之訊號傳輸電路，可實質相當於系爭專利之訊號傳輸電路板，亦如前述。至於系爭專利請求項6 、7 所界定該訊號傳輸電路板位於儀表裝置內部或外側，顯見係訊號傳輸電路板配置位置之選擇，非裏即外，僅單純為該發明所屬技術領域中具有通常知識者於設計車輛及儀表裝置時之構件配置的考量，難謂具有無法預期之功效，故整體觀之，證據4 已實質揭露系爭專利請求項6 、7 之附加技術特徵，準此，證據4 足以證明系爭專利請求項6 、7 不具進步性。

(六)證據2 、3 之組合可證明系爭專利請求項1 至4 、6 、7 不具進步性：

1.證據2 為一種機車引擎控制方法及其裝置，係用於判斷機車之運轉狀態，控制引擎自動熄火，及重新啟動引擎，以使機車於停等怠速運轉時減少油耗（見舉發卷第47頁）。證據3 為一種用於機車中的渦電流型計器，其透過磁鐵5 之旋轉運動量成比例產生之渦電流作用而旋轉轉子8 ，並與磁鐵5 之旋轉運動量成比例變換為使轉子8 於最大360 度以內的角度運動量（見本院卷一第288背頁）。

2.系爭專利請求項1 不具進步性：

(1)系爭專利請求項1 與證據2 比對：

□證據2 說明書第3 頁第3 至5 行記載「本發明是有關

於一種機車引擎控制方法及其裝置，特別是指一種判斷機車之運轉狀態，控制引擎自動熄火，及重新啟動引擎方法及其裝置」（見舉發卷第45頁）。是以，證據2 已揭露系爭專利請求項1 「一種車輛怠速熄火控制裝置」之技術特徵。

- 證據2 說明書第9 頁第17至20行記載「主開關201 與煞車訊號開關單元202 電性連接，煞車訊號開關單元202 電性連接至繼電器203 正端，繼電器203 負端電性連接啟動開關204 ，啟動開關204 電性連接至蓄電池200 負端」（見舉發卷第42頁），其中證據2 之主開關201 及蓄電池200 可分別相當於系爭專利請求項1 之主開關及電瓶，是以，證據2 已揭露系爭專利請求項1 「該車輛具有一主開關及一電瓶，該主開關用以控制電瓶的電源供應」之技術特徵。
- 證據2 說明書第11頁第5 至7 行記載「機車車速檢知手段，係電容放電點火器209 透過車速感測器210 ，檢測機車車速是否低於車速預設值如3km ，用以判斷機車是否處於靜止狀態」（見舉發卷第41頁），配合證據2 圖式第3 圖（見舉發卷第32頁）可知，該機車引擎控制方法包含有機車車速檢知手段及熄火控制手段，且機車車速檢知手段係傳送一判斷機車是否處於靜止狀態的車速訊號給熄火控制手段，該熄火控制手段將可於條件滿足下控制使引擎停止。其中證據2 之機車車速檢知手段及熄火控制手段，可分別相當於系爭專利請求項1 之訊號傳輸電路板及熄火控制器；證據2 所揭露機車車速檢知手段傳送至熄火控制手段之訊號為速度訊號，其雖與系爭專利請求項1 所界定之5V電壓的脈衝訊號有所差異，惟利用脈衝訊號計算速度乃系爭專利申請前的通常知識，為參加人所自承（見本院卷一第312 頁背面），故該差異僅係證據2 機車車速檢知手段傳送訊號之簡單改變，為該發明所屬技術領域中具有通常知識者依據證據2 所揭露之內容所能輕易完成者，並不具有無法預期之功效，準此，證據2 已實質揭露系爭專利請求項1 「該車輛怠速熄火控制裝置包含有一訊號傳輸電路板及一熄火控制器，其中，該電瓶供電予熄火控制器，該熄火控制器接收訊號傳輸電路板所傳送的輪速訊號，據以控制是否執行怠速熄火」之技術特徵。證據2 圖式第5 圖（見舉發卷第31頁）揭示該機車具有一儀表裝置，惟證據2 並未揭露系爭專利請求項1 「該儀表裝置設有一驅動轉盤及一磁性開關，該驅動轉盤內部設有至少一磁鐵，該磁性開關係裝設於該驅動轉盤的一側，該磁性開關係感應驅動轉盤於轉動時其內部磁鐵所產生的磁場變化，並將該磁性開關所感應的磁場變化經由該訊

號傳輸電路板傳送出一5V電壓的脈衝訊號的輪速訊號至該熄火控制器，該熄火控制器因此判斷該車輛處於行進狀態，當該車輛處於怠速狀態時，該驅動轉盤靜止不動，該訊號傳輸電路板輸出零電壓的訊號，當該熄火控制器持續接收零電壓的訊號達一特定時間時，該熄火控制器控引擎進入熄火狀態」之技術特徵。

- (2)然而，證據3 說明書中譯文第1 頁倒數第3 行至第2 頁第5 行（見本院卷一第288 至288 背頁）及圖式第1 、2 圖（見本院卷一第289 背頁）揭露一種測定車輛行走速度之速度計1 ，包括：一設於框體12內並藉由來自車輛之旋轉機構例如傳動裝置經由鋼索而旋轉之軸4 、一固定於軸4 上方之磁鐵5 、一固定於與軸4 成一定角度交叉之另一軸7 上而對應於上述磁鐵之旋轉量而旋轉之轉子8 、一固定於框架2 之文字板10、一固定於軸7 之轉速指針11。另證據3 說明書中譯文第2 頁第10至11行、第14至17行（見本院卷一第288 背頁）及圖式第1 圖（見本院卷一第289 背頁）揭露固定於速度計1 之軸4 之磁鐵5 之一側設有作為磁性感應元件19之簧片開關。其中證據3 之速度計1 、軸4 、簧片開關及磁鐵5 ，可分別相當於系爭專利請求項1 之儀表裝置、驅動轉盤、磁性開關及磁鐵。是以，證據3 已揭露系爭專利請求項1 「該車輛更具有儀表裝置，該儀表裝置設有一驅動轉盤及一磁性開關，該驅動轉盤內部設有至少一磁鐵，該磁性開關係裝設於該驅動轉盤的一側」之技術特徵。
- (3)證據3 圖式第1 圖（見本院卷一第289 背頁）、說明書中譯文第2 頁第10至13行揭露「將磁性感應元件19亦即簧片開關配設於上述磁鐵5 之磁性電路中…將線路25固定…而導出至上述框體12之外側…」（見本院卷一第288 背頁）；說明書中譯文第2 頁第16至17行中揭露「上述磁性感應元件19可以計側器之一機構部材亦即磁鐵5 控制」（見本院卷一第288 背頁）；說明書中譯文第3 頁第13至14行揭露「…藉由構成為將上述磁性感應元件面臨磁鐵之磁路而設置，同時將上述線路導出至框體之外側」（見本院卷一第289 頁）。亦即，證據3 之構成中，同樣為其磁性感應元件19於軸4 旋轉時感應其內部磁鐵5 所產生之磁場變化，而磁性感應元件19感應磁場變化藉由線路25傳送脈衝訊號的輪速訊號至速度計1 之外部之其他車載裝置。其中，證據3 並未揭露該脈衝訊號之電壓為5V，惟5V電壓之脈衝訊號為該技術領域中具有通常知識者所能輕易完成的習知技術，已如前述。另，證據3 雖未明確指出速度計輸出之脈衝訊號可連接至何種裝置，惟證據2 與證據3 同屬車輛或車輛構件生產製造之技術領域，兩者於技術領域具有關聯性，證據2 已揭露熄火控制器接收機車車速檢知手段傳送之速度

訊號來控制是否執行怠速熄火之技術特徵，而證據3 所揭露之測定車輛行車速度之速度計，與證據2 之機車車速檢知手段於功能作用具有共通性，該發明所屬技術領域中具有通常知識者，基於證據2 所揭露內容，在面臨欲進一步改良證據2 機車車速檢知手段之構造時，會有參酌相同或相關技術領域中已存在之相關技術的動機，將證據2 之機車車速檢知手段置換為相關技術領域且功能作用相同之證據3 所揭露之速度計，並將證據3 速度計之線路連接至證據2 之熄火控制手段。再者，證據2 說明書第11頁第5 至7 行記載「機車車速檢知手段，係電容放電點火器209 透過車速感測器210 ，檢測機車車速是否低於車速預設值如3km ，用以判斷機車是否處於靜止狀態」（見舉發卷第41頁）；證據2 說明書第11頁第16至23行記載「熄火控制手段，係電容放電點火器209 讀取…機車車速檢知手段…檢知機車處於靜止狀態…且已達自動熄火時間預設值如5 秒時…」（見舉發卷第41頁）；證據2 說明書第12頁第16至17行記載「上述實施例中假設自動熄火時間預設值為5 秒，可達大幅省油之功效」（見舉發卷第41背頁），由上開內容可知，證據2 已揭露該機車車速檢知手段先判斷機車是否處於靜止狀態，而該熄火控制手段於持續接收訊號達一特定時間時，該熄火控制器控引擎進入熄火狀態。是以，證據2 、3 之組合已實質揭露系爭專利請求項1 「該磁性開關係感應驅動轉盤於轉動時其內部磁鐵所產生的磁場變化，並將該磁性開關所感應的磁場變化經由該訊號傳輸電路板傳送出一5V電壓的脈衝訊號的輪速訊號至該熄火控制器，該熄火控制器因此判斷該車輛處於行進狀態，當該車輛處於怠速狀態時，該驅動轉盤靜止不動，該訊號傳輸電路板輸出零電壓的訊號，當該熄火控制器持續接收零電壓的訊號達一特定時間時，該熄火控制器控引擎進入熄火狀態」之技術特徵。

- (4)據上，證據2 、3 之組合已實質揭露系爭專利請求項1 整體技術特徵，且具有前述之組合動機，故系爭專利請求項1 為該發明所屬技術領域中具有通常知識者依證據2 、3 之組合所能輕易完成者，證據2 、3 之組合足以證明系爭專利請求項1 不具進步性。
- (5)至參加入雖稱證據2 、3 之時間相隔甚久，並無組合動機云云。然證據3 所揭露之速度計可證明利用簧片開關及磁鐵產生脈衝訊號，並將該脈衝訊號連接到車輛其他構件之技術早於1977年即已為該所屬技術領域中具有通常知識者所知悉，並沿用多年（例如2004年之證據6 亦揭露相同之技術），對該所屬技術領域中具有通常知識者而言，利用簧片開關及磁鐵產生脈衝訊號，並將該脈衝訊號連接到車輛其他構件之技術，實為周知的通常知

識，該發明所屬技術領域中具有通常知識者，自會有運用該技術之能力，且基於證據2 所揭露內容，在面臨欲進一步改良證據2 機車車速檢知手段之構造時，會有參酌相同或相關技術領域中已存在之相關技術的動機，將證據2 之機車車速檢知手段置換為相關技術領域且功能作用相同之證據3 所揭露之速度計，並將證據3 速度計之線路連接至證據2 之熄火控制手段。故參加人上述理由並不可採。

3. 系爭專利請求項2 不具進步性：

系爭專利請求項2 係請求項1 之附屬項，其中證據2 、3 之組合足以證明系爭專利請求項1 不具進步性，業如前述。又證據3 圖式第1 圖（見本院卷一第289 背頁），配合說明書中譯文第1 頁倒數第3 行至第2 頁第5 行（見本院卷一第288 至288 背頁）已揭露一種速度檢知裝置，其具有用以測定車輛之行走速度之速度計1 ，該速度計1 包括：一設於框體12內並藉由來自車輛之旋轉機構例如傳動裝置經由鋼索而旋轉之軸4 、一固定於軸4 上方之磁鐵5 、轉速指針11，其中證據3 之速度計1 、鋼索、旋轉機構、軸4 及轉速指針11，可分別相當於系爭專利請求項2 之儀表裝置、碼表導線、前輪、驅動轉盤及轉速指針，故證據3 已揭露系爭專利請求項2 之附加技術特徵。綜上，證據2 、3 之組合已實質揭露系爭專利請求項2 之技術特徵，且系爭專利請求項2 相對於證據2 、3 之組合亦不具有不可預期之功效，準此，證據2 、3 之組合足以證明系爭專利請求項2 不具進步性。

4. 系爭專利請求項3、4 不具進步性：

系爭專利請求項3 、4 係請求項1 或2 之附屬項，其中證據2 、3 之組合足以證明系爭專利請求項1 或2 不具進步性，已如前述。又證據3 說明書中譯文第2 頁第10至11行（見本院卷一第288 背頁）已揭露該磁性感應元件19為簧片開關，故證據3 已揭露系爭專利請求項3 之附加技術特徵；另證據3 中譯文第2 頁第10至11行、第2 頁第14至17行（見本院卷一第288 背頁）及圖式第1 圖（見本院卷一第289 背頁）已揭露該速度計1 包含框體12，於與框體12 之底面13一體地突出形成，且被驅動而旋轉之軸4 上之一側之面15上設置有磁性感應元件19，其中證據3 之框體12 及面15可分別相當於系爭專利請求項4 之框架及固定座，故證據3 已揭露系爭專利請求項4 之附加技術特徵。綜上，證據2 、3 之組合已實質揭露系爭專利請求項3 、4 之技術特徵，且系爭專利請求項3 、4 相對於證據2 、3 之組合亦不具有不可預期之功效，準此，證據2 、3 之組合足以證明系爭專利請求項3、4 不具進步性。

5. 系爭專利請求項6 、7 不具進步性：

系爭專利請求項6 、7 係請求項1 之附屬項，其中證據2

、3 之組合足以證明系爭專利請求項1 不具進步性，已如前述。又證據2 之機車車速檢知手段即相當於系爭專利請求項6、7 訊號傳輸電路板，至於系爭專利請求項6、7 所界定該訊號傳輸電路板位於儀表裝置內部或外側，僅單純為該發明所屬技術領域中具有通常知識者於設計車輛及儀表裝置時之構件配置的考量，難謂具有無法預期之功效，實為該發明所屬技術領域中具有通常知識者依證據2 內容所能輕易完成者，故證據2 已實質揭露系爭專利請求項6、7 之附加技術特徵。綜上，證據2、3 之組合已實質揭露系爭專利請求項6、7 之技術特徵，且系爭專利請求項6、7 相對於證據2、3 之組合亦不具有不可預期之功效，準此，證據2、3 之組合足以證明系爭專利請求項6、7 不具進步性。

(七)證據2、6 之組合可證明系爭專利請求項1 至4、6、7 不具進步性：

1.證據2 之技術內容已如前述。證據6 為一種回轉檢出裝置，其中渦電流型指示計器係於形成為□字形之框體1 之底面側軸支旋轉軸2，於旋轉軸2 之上端固定轉動磁鐵3，及捲繞此轉動磁鐵3 之杯形之導磁體4，並於旋轉軸2 之上端中央形成下側軸承7 而軸支指針軸8，於指針軸8 之上端固定有指針10，藉由轉動磁鐵3 之轉動運動所發生之渦電流作用，使誘導板9 與扭力彈簧11之彈性力均衡，而使指針軸8 所支持之指針10於文字板13上旋轉（見本院卷一第64頁）。

2.系爭專利請求項1不具進步性：

(1)證據2 並未揭露系爭專利請求項1 之「儀表裝置設有一驅動轉盤及一磁性開關，該驅動轉盤內部設有至少一磁鐵，該磁性開關係裝設於該驅動轉盤的一側，該磁性開關係感應驅動轉盤於轉動時其內部磁鐵所產生的磁場變化，並將該磁性開關所感應的磁場變化經由訊號傳輸電路板傳送出一5V電壓的脈衝訊號的輪速訊號至該熄火控制器，該熄火控制器因此判斷該車輛處於行進狀態，當該車輛處於怠速狀態時，該驅動轉盤靜止不動，該訊號傳輸電路板輸出零電壓的訊號，當該熄火控制器持續接收零電壓的訊號達一特定時間時，該熄火控制器控引擎進入熄火狀態」之技術特徵，已如上述。

(2)證據6 說明書中譯本第〔0016〕段落揭露「圖1、圖2 中，渦電流型指示器係於…框體1 之底面側軸支旋轉軸2，於此旋轉軸2 之上端固定轉動磁鐵3、…並於旋轉軸2 之上端中央形成下側軸承7 而軸支指針軸8。於指針軸8 之上端固定有指針10，…藉由轉動磁鐵3 之轉動運動所發明之渦電流作用，使誘導板9 及扭力彈簧11之彈性力均衡，而使指針軸8 所支持之指針10於文字板13 上旋轉」（見本院卷一第64頁）；第〔0017〕段落揭露

「轉動磁鐵3 係圓筒形，於其周面部分，S 極及N 極所構成之4 極的磁極等間隔地交互著磁…」(見本院卷一第64頁)；第〔0020〕段落揭露「簧片開關15係如圖3、圖4 所示，包含對應磁性變化而作動之一對接點部15A、…接點部15A 基於對應轉動磁鐵3 之轉動而變化之磁極變化而作動(on、off)」(見本院卷一第64背頁)，其中證據6 之渦電流型指示器、轉動磁鐵3 及簧片開關15，可分別相當於系爭專利請求項1 之儀表裝置、驅動轉盤及磁性開關。是以，證據6 已揭露系爭專利請求項1 「該車輛更具有儀表裝置，該儀表裝置設有一驅動轉盤及一磁性開關，該驅動轉盤內部設有至少一磁鐵，該磁性開關係裝設於該驅動轉盤的一側」之技術特徵。

- (3)證據6 說明書中譯本第〔0022〕段落揭露「…簧片15之各端部與安裝於支架16之各端子焊接…另一側之端子18則構成為可與外部電連接」(見本院卷一第64背頁)；第〔0024〕段落揭露「…因此基於簧片開關15之開閉次數的輸出脈衝數會與旋轉軸2 之轉動數成比例變化，此輸出脈衝訊號可作為各種訊號源而加以利用」(見本院卷一第65頁)。亦即，證據6 之構成中，同樣為其簧片開關15於旋轉軸2 旋轉時感應其內部磁鐵3 所產生之磁場變化，而簧片開關15所感應之磁場變化則成為脈衝訊號藉由端子18傳送至轉動檢測裝置之外部之其他車載裝置。其中，證據6 並未揭露該脈衝訊號之電壓為5V，惟5V電壓之脈衝訊號為該技術領域中具有通常知識者所能輕易完成的習知技術，已如前述。另，證據6 雖未明確指出指示器輸出之脈衝訊號可連接至何種裝置，惟證據2 與證據6 同屬車輛或車輛構件生產製造之技術領域，兩者於技術領域具有關聯性，證據2 已揭露熄火控制器接收機車車速檢知手段傳送之速度訊號來控制是否執行怠速熄火之技術特徵，而證據6 所揭露之測定車輛行車速度之指示器，與證據2 之機車車速檢知手段於功能作用具有共通性，該發明所屬技術領域中具有通常知識者，基於證據2 所揭露內容，在面臨欲進一步改良證據2 機車車速檢知手段之構造時，會有參酌相同或相關技術領域中已存在之相關技術的動機，將證據2 之機車車速檢知手段置換為相關技術領域且功能作用相同之證據6 所揭露之指示器，並將證據6 指示器之端子連接至證據2 之熄火控制手段。再者，證據2 說明書第11頁第5 至7 行、第16至23行、第12頁第16至17行之記載，已揭露該機車車速檢知手段先判斷機車是否處於靜止狀態，而該熄火控制手段於持續接收訊號達一特定時間時，該熄火控制器控引擎進入熄火狀態，業如前述。因此，證據2、6 之組合已實質揭露系爭專利請求項1 「該磁性開

關係感應驅動轉盤於轉動時其內部磁鐵所產生的磁場變化，並將該磁性開關所感應的磁場變化經由該訊號傳輸電路板傳送出一5V電壓的脈衝訊號的輪速訊號至該熄火控制器，該熄火控制器因此判斷該車輛處於行進狀態，當該車輛處於怠速狀態時，該驅動轉盤靜止不動，該訊號傳輸電路板輸出零電壓的訊號，當該熄火控制器持續接收零電壓的訊號達一特定時間時，該熄火控制器控引擎進入熄火狀態」之技術特徵。

(4)據上，證據2、6之組合已實質揭露系爭專利請求項1整體技術特徵，且具有前述之組合動機，故系爭專利請求項1為該發明所屬技術領域中具有通常知識者依證據2、6之組合所能輕易完成者，證據2、6之組合足以證明系爭專利請求項1不具進步性。

3.系爭專利請求項2不具進步性：

系爭專利請求項2係請求項1之附屬項，其中證據2、6之組合足以證明系爭專利請求項1不具進步性，已如前述。又證據6說明書中譯本第〔0004〕段落揭露「旋轉軸上端側固設有旋轉磁石…，旋轉軸係經由撓性纜索而因來自欲計測之轉動部分例如汽車之車輪的轉動而轉動」（見本院卷一第63頁）；第〔0016〕段落揭露「圖1、圖2中，渦電流型指示器係於…框體1之底面側軸支旋轉軸2，於此旋轉軸2之上端固定轉動磁鐵3、…並於旋轉軸2之上端中央形成下側軸承7而軸支指針軸8。於指針軸8之上端固定有指針10，…藉由轉動磁鐵3之轉動運動所發明之渦電流作用，使誘導板9及扭力彈簧11之彈性力均衡，而使指針軸8所支持之指針10於文字板13上旋轉」（見本院卷一第64頁），其中證據6之渦電流型指示器、撓性纜索、車輪、轉動磁鐵3及指針10，可分別相當於系爭專利請求項2之儀表裝置、碼表導線、前輪、驅動轉盤及轉速指針，故證據6已揭露系爭專利請求項2之附加技術特徵。綜上，證據2、6之組合已實質揭露系爭專利請求項2之技術特徵，且系爭專利請求項2相對於證據2、6之組合亦不具有不可預期之功效，準此，證據2、6之組合足以證明系爭專利請求項2不具進步性。

4.系爭專利請求項3、4不具進步性：

系爭專利請求項3、4係請求項1或2之附屬項，其中證據2、6之組合足以證明系爭專利請求項1或2不具進步性，已如前述。又證據6說明書中譯本第〔0007〕段落揭露「為了偵測旋轉軸2之轉動之有無以偵測怠速狀態，而組裝有偵測轉動磁鐵之轉動的簧片開關」（見本院卷一第63頁），已揭露系爭專利請求項3之附加技術特徵；另證據6圖式第3圖（見舉發卷第129頁）已揭露該渦電流指示計器之框體1上設有位於圓盤狀之轉動磁鐵3一側的支架16；該簧片開關15係設於該支架16上，其中證據6之渦

電流型指示器、框體1、轉動磁鐵3、支架16及簧片開關15，可分別相當於系爭專利請求項4之儀表裝置、框架、驅動轉盤、固定座及磁性開關，故證據6已揭露系爭專利請求項4之附加技術特徵。綜上，證據2、6之組合已實質揭露系爭專利請求項3、4之技術特徵，且系爭專利請求項3、4相對於證據2、6之組合亦不具有不可預期之功效，準此，證據2、6之組合足以證明系爭專利請求項3、4不具進步性。

5. 系爭專利請求項6、7不具進步性：

系爭專利請求項6、7係請求項1之附屬項，其中證據2、6之組合足以證明系爭專利請求項1不具進步性，已如前述。又證據2之機車車速檢知手段即相當於系爭專利請求項6、7訊號傳輸電路板，至於系爭專利請求項6、7所界定該訊號傳輸電路板位於儀表裝置內部或外側，僅單純為該發明所屬技術領域中具有通常知識者於設計車輛及儀表裝置時之構件配置的考量，難謂具有無法預期之功效，實為該發明所屬技術領域中具有通常知識者依證據2內容所能輕易完成者，故證據2已實質揭露系爭專利請求項6、7之附加技術特徵。綜上，證據2、6之組合已實質揭露系爭專利請求項6、7之技術特徵，且系爭專利請求項6、7相對於證據2、6之組合亦不具有不可預期之功效，準此，證據2、6之組合足以證明系爭專利請求項6、7不具進步性。

(八)證據2、原證19之組合可證明系爭專利請求項1至4、6、7不具進步性？

1. 證據2之技術內容已如前述。原證19為一種汽車用引擎之自動啟動停止方法，其係於藉由汽車點火開關之操作啟動該汽車之引擎後，將上述引擎設定於自動啟動自動停止控制下，於汽車之初期發車後，檢測出此汽車為行進狀態時，基於此行進狀態檢測結果而使上述引擎維持運轉，於汽車為停止狀態時則將其檢測出，並基於此停止狀態檢測結果而使上述引擎自動停止（見本院卷二第288頁）。

2. 系爭專利請求項1不具進步性：

(1)證據2並未揭露系爭專利請求項1之「儀表裝置設有一驅動轉盤及一磁性開關，該驅動轉盤內部設有至少一磁鐵，該磁性開關係裝設於該驅動轉盤的一側，該磁性開關係感應驅動轉盤於轉動時其內部磁鐵所產生的磁場變化，並將該磁性開關所感應的磁場變化經由訊號傳輸電路板傳送出一5V電壓的脈衝訊號的輪速訊號至該熄火控制器，該熄火控制器因此判斷該車輛處於行進狀態，當該車輛處於怠速狀態時，該驅動轉盤靜止不動，該訊號傳輸電路板輸出零電壓的訊號，當該熄火控制器持續接收零電壓的訊號達一特定時間時，該熄火控制器控引擎進入熄火狀態」之技術特徵，已如上述。

- (2)原證19說明書中譯文第1 頁倒數第4 行至第2 頁第2 行記載「速度感測器16由包含永久磁石之圓板16a 、以及與圓板16a 之各突起形成磁性關係之方式配置之簧片開關16b ，圓板16a 安裝於連結於該汽車傳動裝置之輸出軸之速度儀表用驅動纜索16c ，如此，當圓板16a 連動於驅動纜索16c 而轉動時，簧片開關16b 將依序檢測出圓板16a 之各突起而產生與該汽車實際行進速度對應之一連串的速度脈衝」（見本院卷二第288 至288 背頁），其中原證19之速度感測器16、圓板16a 及簧片開關16 b ，可分別相當於系爭專利請求項1 之儀表裝置、驅動轉盤及磁性開關，故原證19已揭露系爭專利請求項1 「儀表裝置設有一驅動轉盤及一磁性開關，該驅動轉盤內部設有至少一磁鐵，該磁性開關係裝設於該驅動轉盤的一側」之技術特徵。
- (3)原證19說明書中譯文第2 頁第17行至第19行記載「…藉由其發車操作機構之操作而使該汽車發車後，該汽車之行進速度藉由速度感測器16被檢測出，並作為速度脈衝而提供給微電腦20…」（見本院卷二第288 背頁）；原證19說明書中譯文第2 頁第4 行至第12行記載「微電腦20係由LSI 所形成，於點火開關13關合下，對藉由直流電源10之供電而從定電壓電路21產生之定電壓（5V）產生反應而成為作動狀態。微電腦20中，設有中央處理裝置（以下稱CPU ）、輸出入裝置（以下稱I/O ）…I/ O 接收…來自速度感測器16之各速度脈衝…」（見本院卷二第288 背頁），由上開內容可知，微電腦20係接受定電壓電路21之5V電壓，可合理推知該微電腦20之工作電壓為5V電壓，進而推知簧片開關16b 經由訊號傳輸電路傳送至微電腦20的速度脈衝訊號的電壓應為5V電壓。況且，即使證據19速度感測器16傳送到微電腦20之速度脈衝並不一定是5V電壓，惟5V電壓之脈衝訊號為該技術領域中具有通常知識者所能輕易完成的習知技術，已如前述。再者，原證19說明書中譯文第2 頁第25行至第27行記載「於汽車之行進中，在基於速度感測器16所產生之速度脈衝之位準變化，亦即從低位準變化成高位、或從高位準變化成低位準之旗標F1之設定狀態下，維持引擎之運轉狀態」（見本院卷二第288 背頁）；原證19說明書中譯文第3 頁第1 行至第2 行記載「…速度感測器16之圓板16a 停止轉動，而使簧片開關16b 之速度脈衝之產生消滅…」（見本院卷二第289 頁）；原證19說明書中譯文第1 頁第2 行至第6 行記載「一種汽車用引擎之自動啟動停止方法，其係於藉由汽車點火開關之操作啟動該汽車之引擎後，將上述引擎設定於自動啟動自動停止控制下，於汽車之初期發車後，檢測出此汽車為行進狀態時，基於此行進狀態檢測結果而使上述引擎維持運

轉，於汽車為停止狀態時則將其檢測出，並基於此停止狀態檢測結果而使上述引擎自動停止」（見本院卷二第288頁），可知車輛行進時，速度感測器16產生之速度脈衝之位準有變化時，維持引擎之運轉狀態；而當包含永久磁鐵之圓板停止時，簧片開關16b 持續保持開或閉，因而持續輸出低位準或高位的訊號時，微電腦20亦持續接收達一特定時間，而成為脈衝消滅之狀態，因此判斷為車輛處於停止（怠速）之狀態，並基於此停止狀態檢測結果使引擎自動熄火。是以原證19可謂已實質揭露系爭專利請求項1 「該磁性開關係感應驅動轉盤於轉動時其內部磁鐵所產生的磁場變化，並將該磁性開關所感應的磁場變化經由訊號傳輸電路板傳送出一5V電壓的脈衝訊號的輪速訊號至該熄火控制器，該熄火控制器因此判斷該車輛處於行進狀態，當該車輛處於怠速狀態時，該驅動轉盤靜止不動，該訊號傳輸電路板輸出零電壓的訊號，當該熄火控制器持續接收零電壓的訊號達一特定時間時，該熄火控制器控引擎進入熄火狀態」之技術特徵。

(4)綜上，證據2、原證19之組合已實質揭露系爭專利請求項1 之整體技術特徵，且證據2 與原證19同屬車輛生產製造之技術領域，兩者於技術領域具有關聯性，證據2 與原證19所欲解決怠速熄火的問題及所產生的功效相同，該發明所屬技術領域中具有通常知識者，自會有相互參酌的動機，而輕易完成系爭專利請求項1 之發明，達到系爭專利請求項1 之功效，故證據2、原證19之組合足以證明系爭專利請求項1 不具進步性。

3. 系爭專利請求項2 不具進步性：

系爭專利請求項2 係請求項1 之附屬項，其中證據2、原證19之組合足以證明系爭專利請求項1 不具進步性，已如前述。又原證19說明書中譯文第1 頁倒數第4 行至第2 頁第2 行記載「速度感測器16由包含永久磁石之圓板16a、以及與圓板16a 之各突起形成磁性關係之方式配置之簧片開關16b，圓板16a 安裝於連結於該汽車傳動裝置之輸出軸之速度儀表用驅動纜索16c，如此，當圓板16a 連動於驅動纜索16c 而轉動時，簧片開關16b 將依序檢測出圓板16a 之各突起而產生與該汽車實際行進速度對應之一連串的速度脈衝」（見本院卷二第288頁），是以，原證19已揭露系爭專利請求項2 之碼表導線及前輪之技術特徵。再者，考慮原證19之創作時期的技術背景，當時通常係藉由速度指針來表示行車速度，而非藉由如液晶螢幕等表示，準此，系爭專利請求項2 所界定之碼表導線、前輪及轉速指針等技術特徵，僅係該發明所屬技術領域中之習知技術，難謂具有無法預期之功效，故整體觀之，原證19已實質揭露系爭專利請求項2 之附加技術特徵。因此，證據2、

原證19之組合足以證明系爭專利請求項2 不具進步性。

4. 系爭專利請求項3、4 不具進步性：

系爭專利請求項3、4 係請求項1 或2 之附屬項，其中證據2、原證19之組合足以證明系爭專利請求項1 或2 不具進步性，已如前述。又原證19已揭露簧片開關16b，其中該簧片開關16b 即相當於系爭專利請求項3 之磁環開關，故整體觀之，原證19已揭露系爭專利請求項3 之附加技術特徵；另原證19說明書中譯文第1 頁倒數第4 行至第2 頁第2 行記載「速度感測器16由包含永久磁石之圓板16a、以及與圓板16a 之各突起形成磁性關係之方式配置之簧片開關16b，圓板16a 安裝於連結於該汽車傳動裝置之輸出軸之速度儀表用驅動纜索16c，如此，當圓板16 a連動於驅動纜索16c 而轉動時，簧片開關16b 將依序檢測出圓板16a 之各突起而產生與該汽車實際行進速度對應之一連串的速度脈衝」（見本院卷二第288 頁），其中原證19之速度儀表及簧片開關16b 即相當於系爭專利請求項4 之儀表裝置及簧片開關，原證19雖未揭露該速度儀表包含固定該簧片開關之固定座及框架，惟原證19已揭露簧片開關位於圓板的一側，因此將該簧片開關藉由某一安裝構造而固定在儀表裝置之框架上，對於該發明所屬技術領域中具有通常知識者而言，實屬依原證19所揭露之內容所能輕易完成者，是以，系爭專利請求項4 所界定之框架及固定座，難謂具有無法預期之功效，故整體觀之，原證19已實質揭露系爭專利請求項4 之附加技術特徵。綜上，證據2、原證19之組合已實質揭露系爭專利請求項3、4 之技術特徵，且系爭專利請求項3、4 相對於證據2、原證19之組合亦不具有不可預期之功效，準此，證據2、原證19之組合足以證明系爭專利請求項3、4 不具進步性。

5. 系爭專利請求項6、7 不具進步性：

系爭專利請求項6、7 係請求項1 之附屬項，其中證據2、原證19之組合足以證明系爭專利請求項1 不具進步性，已如前述。又證據2 之機車車速檢知手段即相當於系爭專利請求項6、7 訊號傳輸電路板，至於系爭專利請求項6、7 所界定該訊號傳輸電路板位於儀表裝置內部或外側，僅單純為該發明所屬技術領域中具有通常知識者於設計車輛及儀表裝置時之構件配置的考量，難謂具有無法預期之功效，故整體觀之，證據2 已實質揭露系爭專利請求項6、7 之附加技術特徵，準此，證據2、原證19之組合足以證明系爭專利請求項6、7 不具進步性。

(九)前開以外之其餘證據組合，亦可以證明系爭專利請求項1 至4、6、7 不具進步性：

1. 證據4 足以證明系爭專利請求項1 至4、6、7 不具進步性，已如前述，則證據4 再與證據2 或3 或6 或原證19或20或21之個別或複數組合自當足以證明系爭專利請求項1

至4、6、7不具進步性。其中，證據4與證據2、3、6、原證19、20、21同屬車輛或車輛構件生產製造之技術領域，於技術領域具有關聯性；證據4與證據2、原證19、20、21所欲解決怠速熄火的問題及所產生的功效相同；證據4之車輛停止感測器與證據3之速度計、證據6之轉動檢測裝置、原證19之速度感測器為實質相同之構件，於功能作用具有共通性，是以，該發明所屬技術領域中具有通常知識者會有相互參酌的動機。準此，證據4、6之組合，或證據2、4之組合，或證據2、3、4之組合，或證據2、4、6之組合，或證據2、3、4、6之組合，或證據4、原證19之組合，或證據4、6、原證19之組合，或證據2、4、原證19之組合，或證據4、原證20之組合，或證據4、6、原證20之組合，或證據2、4、原證20之組合，或證據2、4、原證21之組合，亦均足以證明系爭專利請求項1至4、6、7不具進步性。至參加人雖稱證據4、6為不同之訊號，將證據6的脈衝訊號結合於證據4之車輛停止識別電路8並不合理云云，然證據6之簧片開關所輸出者係脈衝訊號，而證據4之車輛停止感測器亦是輸出一脈衝訊號至由車輛停止識別電路8、記憶裝置16及引擎控制裝置28所構成之熄火控制器，證據4與證據6之輸出訊號並無不同，且證據4與證據6同屬車輛或車輛構件生產製造之技術領域，兩者於技術領域具有關聯性，該發明所屬技術領域中具有通常知識者，基於證據4所揭露內容，在面臨欲進一步改良證據4車輛停止感測器之構造時，會有參酌相同或相關技術領域中已存在之相關技術的動機，證據6之轉動檢測裝置與證據4之車輛停止感測器為實質相同之構件，兩者於功能作用具有共通性，該發明所屬技術領域中具有通常知識者，基於證據6可達成之功效，自會有將證據4之車輛停止感測器置換為相關技術領域且功能作用相同之證據6所揭露之轉動檢測裝置的動機，此外，將不同種類之訊號予以轉換，本為該發明所屬技術領域中具有通常知識者之通常知識所能處理運用之事，並無不合理之處，故參加人上開主張，並不可採。

2. 證據2、3之組合足以證明系爭專利請求項1至4、6、7不具進步性，已如前述，則證據2、3之組合再與證據6或原證21之分別組合自當足以證明系爭專利請求項1至4、6、7不具進步性。其中，證據2、3與證據6、原證21同屬車輛或車輛構件生產製造之技術領域，於技術領域具有關聯性；證據2與原證21所欲解決怠速熄火的問題及所產生的功效相同；證據2之機車車速檢知手段與證據3之速度計、證據6之轉動檢測裝置為實質相同之構件，於功能作用具有共通性，是以，該發明所屬技術領域中具有通常知識者會有相互參酌的動機。準此，證據2、3、6之組合，或證據2、3、原證21之組合，亦足以證明系

爭專利請求項1 至4 、6 、7 不具進步性。

3. 證據2 、6 之組合足以證明系爭專利請求項1 至4 、6 、7 不具進步性，已如前述。證據2 、6 之組合既足以證明系爭專利請求項1 至4 、6 、7 不具進步性，則證據2 、6 之組合再與原證19或20或21之分別組合自當足以證明系爭專利請求項1 至4 、6 、7 不具進步性。其中，證據2 與證據6 、原證19、20、21同屬車輛或車輛構件生產製造之技術領域，於技術領域具有關聯性；證據2 與原證19、20、21所欲解決怠速熄火的問題及所產生的功效相同；證據2 之機車車速檢知手段與證據6 之轉動檢測裝置、原證19之速度感測器為實質相同之構件，於功能作用具有共通性，是以，該發明所屬技術領域中具有通常知識者會有相互參酌的動機。準此，證據2 、6 、原證19之組合或證據2 、6 、原證20之組合或證據2 、6 、原證21之組合亦足以證明系爭專利請求項1 至4 、6 、7 不具進步性。

(十)系爭專利請求項6不具進步性：

原告除主張附表編號1 至21可證明系爭專利請求項6 不具進步性外，另又以附表編號22至40證明系爭專利請求項6 不具進步性，茲分述如下：

1. 證據4 、5 之組合可證明系爭專利請求項6 不具進步性：系爭專利請求項6 係請求項1 之附屬項，其中證據4 足以證明系爭專利請求項6 不具進步性，已如前述。又證據5 揭露電子基板43係位於儀表裝置之內部，且電子基板43接收來自偵測器42之訊號並傳輸至電路板7 ，故證據5 亦已揭露系爭專利請求項6 「該訊號傳輸電路板係位在儀表裝置內部」之附加技術特徵，且證據4 與證據5 同屬車輛或車輛構件生產製造之技術領域，證據5 之里程器與證據4 之車輛停止感測器為實質相同之構件，該發明所屬技術領域中具有通常知識者，基於證據5 可達成之功效，自會有動機將證據4 之車輛停止感測器置換為相關技術領域且功能作用相同之證據5 之里程器，而輕易完成系爭專利請求項6 之發明，故證據4 、5 之組合足以證明系爭專利請求項6 不具進步性。
2. 證據4 、5 之組合足以證明系爭專利請求項6 不具進步性，已如前述，則證據4 、5 之組合再與證據2 或3 或6 或原證19或20或21之個別或複數組合自當足以證明系爭專利請求項6 不具進步性，且各證據間之組合動機，亦如前述。準此，證據4 、5 、6 之組合，或證據2 、4 、5 之組合，或證據2 、3 、4 、5 之組合，或證據2 、4 、5 、6 之組合，或證據4 、5 、原證19之組合，或證據4 、5 、6 、原證19之組合，或證據2 、4 、5 、原證19之組合，或證據4 、5 、原證20之組合，或證據4 、5 、6 、原證20之組合，或證據2 、4 、5 、原證20之組合，或證據2 、4 、5 、原證21之組合，亦均足以證明系爭專利請求

項6 不具進步性。

3. 證據2、3 之組合，或證據2、原證19之組合，或證據2、6 之組合，均足以證明系爭專利請求項6 不具進步性，且各該證據間具有組合動機，均已如前述，準此，證據2、3、5 之組合，或證據2、3、5、6 之組合，或證據2、3、5、原證21之組合，或證據2、5、原證19之組合，或證據2、5、6、原證19之組合，或證據2、5、6、原證20之組合，或證據2、5、6、原證21之組合，均亦足以證明系爭專利請求項6 不具進步性。

(十一)系爭專利請求項5、8 不具進步性：

1. 證據2、3 之組合，或證據2、4 之組合，均可證明系爭專利請求項5、8 不具進步性：

(1)系爭專利請求項5 係請求項1 或2 之附屬項，其權利範圍包括請求項1 或2 之全部技術特徵以及請求項5 附加技術特徵「係進一步包含一怠速控制電源開關及一怠速熄火指示燈分別連接至該熄火控制器，該怠速控制電源開關係連接至車輛之主開關，該怠速控制電源開關係控制電瓶之電能是否可傳輸給熄火控制器，該怠速熄火指示燈於電瓶之電能可傳輸給熄火控制器時點亮」，其中證據2、3 之組合，或證據2、4 之組合，均足以證明系爭專利請求項1 或2 不具進步性，已如前述。又證據2 說明書第9 頁第15至16行揭露該機車引擎控制裝置包含一停等怠速開關指示燈213 及一停等怠速開關214，配合證據2 圖式第2 圖可知，該停等怠速開關指示燈213 及停等怠速開關214 連接到電容放電點火器209，該停等怠速開關214 係連接至車輛之主開關201，該停等怠速開關214 係控制蓄電池200 之電能是否可傳輸給電容放電點火器209，另證據2 說明書第10頁第12至13行揭露當停等怠速開關214 作動(ON)時，停時怠速開關指示燈213 點亮，其中證據2 之停等怠速開關214、停等怠速開關指示燈213、電容放電點火器209 及主開關201，可分別相當於系爭專利請求項5 之怠速控制電源開關、怠速熄火指示燈、熄火控制器及主開關，是以，證據2 已實質揭露系爭專利請求項5 之附加技術特徵。綜上，證據2、3 之組合，或證據2、4 之組合，已實質揭露系爭專利請求項5 之技術特徵，且系爭專利請求項5 相對於證據2、3 之組合或證據2、4 之組合，亦不具有不可預期之功效，準此，證據2、3 之組合或證據2、4 之組合，足以證明系爭專利請求項5 不具進步性。

(2)系爭專利請求項8 係請求項5 之附屬項，其權利範圍包括請求項5 之全部技術特徵以及請求項8 附加技術特徵「該儀表裝置包含有一儀表板體，該怠速熄火指示燈係設於該儀表板體的表面上」，其中證據2、3 之組合或

證據2、4之組合，足以證明系爭專利請求項5不具進步性，已如前述。又證據2圖式第5圖揭露一停等怠速開關指示燈501，該停等怠速開關指示燈501係設於該儀表板體的表面上，是以，證據2已揭露系爭專利請求項8之附加技術特徵。綜上，證據2、3之組合，或證據2、4之組合，已實質揭露系爭專利請求項8之技術特徵，且系爭專利請求項8相對於證據2、3之組合或證據2、4之組合，亦不具有不可預期之功效，準此，證據2、3之組合或證據2、4之組合，足以證明系爭專利請求項8不具進步性。

2.其餘證據組合，亦均可證明系爭專利請求項5、8不具進步性：

(1)證據2、3之組合，或證據2、4之組合，均可證明系爭專利請求項5、8不具進步性，已如前述，而各該證據間有組合動機，亦如前所載，因此，證據2、3、4之組合，或證據2、3、6之組合，或證據2、3、4、6之組合，或證據2、3、原證21之組合，或證據2、4、6之組合，或證據2、4、原證19之組合，或證據2、4、原證20之組合，或證據2、4、原證21之組合，均亦可證明系爭專利請求項5、8不具進步性。

(2)證據2、6之組合足以證明系爭專利請求項1或2不具進步性，又證據2已實質揭露系爭專利請求項5、8之附加技術特徵，均已如前述，則證據2、6之組合已可證明系爭專利請求項5、8不具進步性，則證據2、6再與原證19，或與原證20，或與原證21組合，亦均足以證明系爭專利請求項5、8不具進步性。

七、綜上所述，本件參加人於訴訟程序中已向智慧局為更正之申請並經智慧局准許更正在案，本院依更正後之申請專利範圍審酌，認原告所提之原舉發證據，或新證據，或新證據與原舉發證據之組合，均足以證明系爭專利請求項1至8不具進步性，上開證據均業經本院於訴訟審理程序向兩造當事人及參加人曉諭爭點（見本院卷三第36頁），並經兩造當事人、參加人充分辯論、攻防（見本院卷三第15至17頁、第18至31頁、第35至38頁、第110至111頁），揆諸前開最高行政法院104年4月份第1次庭長法官聯席會議決議及105年度判字第337號判決意旨，本院即應撤銷原處分及訴願決定，並命智慧局為舉發成立、撤銷專利權之處分。從而，原告訴請本院撤銷原處分及訴願決定，並訴請本院判命被告應作成「系爭專利請求項1至8舉發成立撤銷專利權之處分」，為有理由，應予准許。

八、本件事證已臻明確，兩造及參加人其餘攻擊、防禦方法及未經援用之證據，經本院斟酌後，認均不足影響判決結果，自無逐一詳予論駁之必要，併此敘明。

九、據上論結，本件原告之訴為有理由，爰依智慧財產案件審理

法第1條，行政訴訟法第98條第1項前段、第200條第3款，判決如主文。

中華民國 107 年 11 月 1 日

智慧財產法院第一庭

審判長法官 李維心

法官 陳忠行

法官 蔡如琪

以上正本係照原本作成。

如不服本判決，應於送達後20日內，向本院提出上訴狀並表明上訴理由，其未表明上訴理由者，應於提起上訴後20日內向本院補提上訴理由書；如於本判決宣示後送達前提起上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（均須按他造人數附繕本）。

上訴時應委任律師為訴訟代理人，並提出委任書。（行政訴訟法第241條之1第1項前段），但符合下列情形者，得例外不委任律師為訴訟代理人（同條第1項但書、第2項）。

得不委任律師為訴訟代理人之情形	所需要件
(一)符合右列情形之一者，得不委任律師為訴訟代理人	1.上訴人或其法定代理人具備律師資格或為教育部審定合格之大學或獨立學院公法學教授、副教授者。 2.稅務行政事件，上訴人或其法定代理人具備會計師資格者。 3.專利行政事件，上訴人或其法定代理人具備專利師資格或依法得為專利代理人者。
(二)非律師具有右列情形之一，經最高行政法院認為適當者，亦得為上訴審訴訟代理人	1.上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親具備律師資格者。 2.稅務行政事件，具備會計師資格者。 3.專利行政事件，具備專利師資格或依法得為專利代理人者。 4.上訴人為公法人、中央或地方機關、公法上之非法人團體時，其所屬專任人員辦理法制、法務、訴願業務或與訴訟事件相關業務者。
是否符合(一)、(二)之情形，而得為強制律師代理之例外，上訴人應於提起上訴或委任時釋明之，並提出(二)所示關係之釋明文書影本及委任書。	

中華民國 107 年 11 月 12 日

