

智慧財產及商業法院行政判決

111年度行專訴字第24號

民國111年10月12日辯論終結

原告 為升電裝工業股份有限公司

代表人 尤山泉

訴訟代理人 楊理安律師

吳俊億

趙嘉文

被告 經濟部智慧財產局

代表人 洪淑敏

訴訟代理人 江柏漢

參加人 橙的電子股份有限公司

代表人 許欽堯

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111年3月8日經訴字第11106301220號訴願決定，提起行政訴訟，並經本院命參加人獨立參加訴訟，本院判決如下：

主 文

原處分關於「請求項1至2、6至8舉發成立，應予撤銷」部分及訴願決定均撤銷。

訴訟費用由被告負擔。

事實及理由

壹、程序事項：

一、原告於起訴時聲明原為：「原處分及訴願決定均撤銷。」（見本院卷第14頁），嗣於本院民國111年9月21日準備程序中更正聲明為「原處分關於『請求項1至2、6至8舉發成立，應予撤銷』部分及訴願決定均撤銷。」（見本院卷第243頁），核其前揭更正係使聲明更加明確，非屬訴之變更或追加，並無行政訴訟法第111條第1項規定適用，先予說明。

二、按言詞辯論期日，當事人之一造不到場者，倘無民事訴訟法第386條規定之不得一造辯論判決之事由，得依到場當事人之聲請，由其一造辯論而為判決，行政訴訟法第218條準用

民事訴訟法第385條第1項前段、第386條分別定有明文。查參加人受合法通知，無正當理由，未於言詞辯論期日到場，有本院送達證書1紙在卷可稽（見本院卷第293頁），核無民事訴訟法第386條各款所列情形，爰依原告、被告之聲請，由到場之當事人辯論而為判決。

貳、實體事項

一、事實概要：

原告前於106年11月29日以「具里程計算之胎壓偵測系統」（原名稱爲「具里程計算之胎壓偵測器」）向被告申請發明專利，申請專利範圍共9項，經被告審查後准予專利，並發給新型第I641820號專利證書（下稱系爭專利）。嗣參加人以系爭專利違反專利法第22條第1項第1款及第2項規定，對之提起舉發，原告因而於108年3月18日提出系爭專利說明書及申請專利範圍更正本，案經被告審查，認其更正符合規定，而以110年9月22日（110）智專三（三）05147字第11020920100號專利舉發審定書爲「108年3月18日之更正事項，准予更正」、「請求項1至2、6至8舉發成立，應予撤銷」、「請求項3至5、9舉發不成立」之處分（下稱原處分）。原告就原處分關於舉發成立部分不服，提起訴願，經經濟部以111年3月8日經訴字第11106301220號訴願決定駁回，原告不服，乃向本院提起行政訴訟。本院認本件判決之結果，將影響參加人之權利或法律上之利益，依職權命參加人獨立參加訴訟。

二、原告主張：

（一）系爭專利爲解決一般胎壓偵測器保固之計算方式混亂，且有輸入起始計算日期不精確且無法統一，產生胎壓偵測器實際使用與保固期間之落差等先前技術之問題，乃藉由設定工具取得胎壓偵測器內之里程資料，以避免人爲輸入起始里程錯誤或人爲計算錯誤等問題，達到胎壓偵測器本體之多元保固功效。系爭專利之胎壓偵測器、接收器、設定工具，三者之目的及功能完全不同，均有其各自對應之功能，其中系爭專

01 利之「設定工具」除具有建立胎壓偵測器及接收器間之通訊
02 外，亦能將輪胎尺寸資訊寫入胎壓偵測器之資料單元儲存，
03 並同時具備接收所述里程資訊之功能，且於說明書已清楚表
04 達接收器與設定工具為二個完全獨立之物件，故系爭專利請
05 求項1之「設定工具」，與一般胎壓偵測系統配備中僅具有
06 單純接收胎壓訊號功能之「接收器」，兩者明顯不同，並非
07 等效之構件。

08 (二)證據2並無揭示任何技術元件具備寫入胎壓偵測器之通訊協
09 定功能，其中央接受器單元無法對應於系爭專利請求項1之
10 設定工具，自未揭露系爭專利請求項1之有關設定工具及其
11 相關架構之技術特徵；證據3主要利用行車紀錄器做為計算
12 里程數據，與系爭專利透過胎壓偵測器計算里程資訊，兩者
13 偵測構件明顯不同，其後台管理系統明顯與系爭專利請求項
14 之設定工具完全無關，又證據2、3技術分別於胎壓偵測器、
15 行車紀錄器，兩者無結合動機；證據4之「數據發送模塊」
16 無法等效置換為系爭專利請求項1之設定工具；證據5並非利
17 用胎壓偵測器計算里程，且其遠端伺服器並未等同於系爭專
18 利之設定工具。不論從名稱、功能及對應連接關係而言，證
19 據2至5之構件都無法等同於系爭專利之設定工具，被告僅以
20 可接收里程資訊之構件，即認為系爭專利之設定工具，並以
21 上開證據之組合稱可證明系爭專利請求項1、2不具進步性，
22 並不正確。再者，系爭專利6至8均間接依附於請求項1，證
23 據6至10均未揭露設定工具及其相關架構之技術特徵，被告
24 就認定系爭專利請求項6不具進步性之理由，前後矛盾，且
25 推論證據2具有雙向通訊並無根據，又以雙向通訊推論至該
26 技術可輸入輪胎尺寸，顯屬後見之明，況系爭專利傳輸壓力
27 訊號與輪胎尺寸訊號之途徑並不相同，被告所持系爭專利請
28 求項6至8不具進步性之理由，均非可採。

29 (三)並聲明：

30 1.原處分關於「請求項1至2、6至8舉發成立，應予撤銷」部分
31 及訴願決定均撤銷。

01 2.訴訟費用由被告負擔。

02 三、被告抗辯：

03 (一)系爭專利請求項1未限定設定工具為獨立構件，亦未提及設
04 定工具係可將資料寫入胎壓偵測器之用語，其當然即對應證
05 據2所揭示之中央接收器單元，且證據2已揭示中央接受器能
06 接收通訊單元之訊號，並反向傳送給通訊單元，亦具有雙向
07 通訊運作之功能，故證據2僅未揭露系爭專利請求項1「該里
08 程資訊經由該資料通訊單元傳送至該設定工具」之技術特
09 徵。然因證據2已揭示可計算出里程資訊之內容，並具有RF
10 無線電發射器，可將信號傳送給中央接收器單元，是前述系
11 爭專利請求項1之技術特徵，僅為證據2之簡單變更。又證據
12 2、3、4均屬相同技術領域，且均包含無線通訊之功能，具
13 有技術領域關聯性、功能或作用共通性，是所屬技術領域具
14 有通常知識者可將證據3之里程狀態軌跡訊息藉由無線通訊
15 模組傳送之技術，或將證據4之行駛累積里程藉由藍芽或射
16 頻電路傳輸至車輛內之數據發送模塊之技術，使用於證據2
17 中，而完成請求項1「該里程資訊經由該資料通訊單元傳送
18 至該設定工具」之技術特徵，故證據2、3之組合或證據2、4
19 之組合，均可證明系爭專利請求項1不具進步性。

20 (二)證據5已揭露之移動網絡將增加的輪胎行進距離估算值和輪
21 胎專屬識別資料上傳到遠端伺服器，可對應系爭專利請求項
22 1「該里程資訊經由該資料通訊單元傳送至該設定工具」之
23 技術特徵；證據2復揭露系爭專利請求項2進一步界定之「儲
24 存模組、暫存區塊、累加區塊及里程資訊以一進位資訊轉存
25 至累加區塊」之技術特徵；又證據2、5均屬「車輛」之技術
26 領域，均包含「無線通訊」之功能，具有技術領域之關聯
27 性、功能或作用之共通性，所屬技術領域中具有通常知識者
28 自有動機結合證據2、5之技術內容，完成系爭專利請求項
29 2，故證據2、5之組合足以證明系爭專利請求項2不具進步
30 性。

01 (三)系爭專利請求項6間接依附於請求項1。而證據2已揭露系爭
02 專利請求項3進一步界定之感應單元、計算單元、里程資訊
03 及儲存模組、請求項4進一步界定之輪胎尺寸資訊、請求項6
04 進一步界定之加速計等技術特徵，則所屬技術領域具有通常
05 知識者可依證據2所揭露之技術內容簡單變更完成系爭專利
06 請求項6之發明；且證據6為一種胎壓監測系統，故證據2或
07 證據2、6之組合足以證明系爭專利請求項6不具進步性。

08 (四)系爭專利請求項7間接依附於請求項1。而證據7之導磁與磁
09 珠及證據8之電磁耦合模塊與輪胎壓力傳感模塊，即相當於
10 系爭專利請求項7之接收器及感應單元；又證據2、7、8均屬
11 「車輛」之技術領域，均包含「感測」之功能，具有技術領
12 域之關聯性、功能或作用之共通性，所屬技術領域中具有通
13 常知識者自有動機結合證據2、7或證據2、8之技術內容，完
14 成系爭專利請求項7，故證據2、7之組合或證據2、8之組合
15 足以證明系爭專利請求項7不具進步性。

16 (五)系爭專利請求項8間接依附於請求項1。而系爭專利請求項8
17 「該輪胎尺寸資訊由該設定工具透過該資料通訊單元儲存至
18 該儲存模組」之技術特徵，僅為證據2之「中央接收器單元
19 透過通訊單元將計算的參數儲存於非易失性記憶體」技術特
20 徵之簡單變更；又證據9為用於處理用於車輛車輪的一組部
21 件之方法和裝置，證據10為一胎壓監測系統，故證據2或證
22 據2、9、10之組合足以證明系爭專利請求項8不具進步性。

23 (六)並聲明：

24 1.原告之訴駁回。

25 2.訴訟費用由原告負擔。

26 四、參加人未於準備程序及言詞辯論期日到庭，亦未具狀陳述。

27 五、本件整理兩造不爭執事項並協議簡化爭點如下（見本院卷第
28 244頁至第245頁）：

29 (一)不爭執事項：

30 如事實及理由欄貳、一、事實概要所示。

31 (二)本件爭點：

- 01 1.證據2、3之組合是否足以證明系爭專利請求項1不具進步
02 性？
03 2.證據2、4之組合是否足以證明系爭專利請求項1不具進步
04 性？
05 3.證據2、5之組合是否足以證明系爭專利請求項2不具進步
06 性？
07 4.證據2是否足以證明系爭專利請求項6不具進步性？
08 5.證據2、6之組合是否足以證明系爭專利請求項6不具進步
09 性？
10 6.證據2、7之組合是否足以證明系爭專利請求項7不具進步
11 性？
12 7.證據2、8之組合是否足以證明系爭專利請求項7不具進步
13 性？
14 8.證據2是否足以證明系爭專利請求項8不具進步性？
15 9.證據2、9、10之組合是否足以證明系爭專利請求項8不具進
16 步性？

17 六、得心證之理由：

18 (一)按新型專利權得提起舉發之情事，依其核准審定時之規定，
19 為現行專利法第119條第3項本文所明定。查系爭專利係於10
20 6年11月29日申請，經審定核准專利後，於107年11月21日公
21 告等情，有系爭專利說明書公告本附卷可參（見本院卷第89
22 頁），因此，系爭專利有無撤銷之原因，應以核准審定時之
23 106年1月18日修正公布、同年5月1日施行之專利法（下稱核
24 准時專利法）為斷。次按利用自然法則之技術思想，對物品
25 之形狀、構造或組合之創作，且可供產業上利用者，得申請
26 取得新型專利，但新型如為申請前已見於刊物、已公開實
27 施、已為公眾所知悉，或為其所屬技術領域中具有通常知識
28 者依申請前之先前技術所能輕易完成時，不得申請取得新型
29 專利，核准時專利法第104條、第120條準用第22條第1、2項
30 定有明文。而新型有違反上開規定者，任何人得附具證據，
31 向專利專責機關舉發之（同法第119條第1項、第120條準用

第73條第1項規定參照)。從而，系爭專利有無違反前揭專利法之情事而應撤銷其新型專利權，依法應由舉發人附具證據證明之。

(二)系爭專利之技術分析：

1.系爭專利技術內容：

依系爭專利說明書之發明摘要所載，系爭專利提供一種具里程計算之胎壓偵測器，其裝設於車輛之一車輛輪胎，包含：一中央處理模組、一氣體壓力感測模組、一偵測模組、一儲存模組及一傳輸模組；氣體壓力感測模組用以偵測車輛輪胎內部之氣體壓力並產生一壓力訊號；偵測模組用以感測車輛行進過程中車輛輪胎之轉動情形，並計算產生一里程資訊，里程資訊儲存於儲存模組，傳輸模組用以將壓力訊號或里程資訊以訊號方式向外傳輸；藉此，提供駕駛者根據自身駕駛情形，選擇以日期或里程計算之保固方式，達到多元化且完整之保固效果（見乙證1卷第146頁）。

2.系爭專利主要圖式：如附圖一所示（圖1、2、3）。

3.系爭專利申請專利範圍：

系爭專利請求項共9項，其中第1項為獨立項，其餘均為附屬項，其申請專利範圍係以原告108年3月18日提出且經智慧局審定准予更正所載，本件所爭執之請求項雖為1至2、6至8，然因請求項6至8依附於請求項4，請求項4依附於請求項3，請求項3則依附於請求項1，爰依更正後之相關請求項1至4、6至8內容如下：

(1)請求項1：

一種具里程計算之胎壓偵測系統，其包含：一胎壓偵測器，其裝設於車輛之一車輛輪胎，該胎壓偵測器具有相互耦接之一中央處理模組、一氣體壓力感測模組、一偵測模組、一儲存模組及一傳輸模組，該中央處理模組耦接於提供電力之一電力模組；該氣體壓力感測模組，用以偵測該車輛輪胎內部之氣體壓力並產生一壓力訊號；該偵測模組用以產生一里程資訊；該儲存模組用以儲存該里程資訊其中，該傳輸模組具

01 有一無線通訊單元及一資料通訊單元，該無線通訊單元用以
02 將該壓力訊號以無線傳輸方式向外傳輸；一設定工具，其與
03 該資料通訊單元耦接，該里程資訊經由該資料通訊單元傳送
04 至該設定工具。

05 (2)請求項2：

06 如請求項1所述之具里程計算之胎壓偵測系統，其中，該里
07 程資訊為數值型態，該儲存模組具有一暫存區塊與一累加區
08 塊，該里程資訊儲存於該暫存區塊，於該暫存區塊之該里程
09 資訊累計到達一設定值，該里程資訊以一進位資訊轉存至該
10 累加區塊。

11 (3)請求項3：

12 如請求項1所述之具里程計算之胎壓偵測系統，其中，該偵
13 測模組具有一感應單元及一計算單元，該感應單元感測車輛
14 行進過程該車輛輪胎之轉動情形，以產生一感應訊號，該計
15 算單元接收該感應訊號，以計算產生該里程資訊，該里程資
16 訊儲存於該儲存模組。

17 (4)請求項4：

18 如請求項3所述之具里程計算之胎壓偵測系統，其中，該儲
19 存模組具有一輪胎尺寸資訊，該計算單元根據該輪胎尺寸資
20 訊與該感應訊號，計算該里程資訊。

21 (5)請求項6：

22 如請求項4所述之具里程計算之胎壓偵測系統，其中，該感
23 應單元係為加速計或陀螺儀。

24 (6)請求項7：

25 如請求項4所述之具里程計算之胎壓偵測系統，其中，車輛
26 裝設有一接收器，於該車輛輪胎轉動時，該接收器與該感應
27 單元於定點相遇，且相互感應產生該感應訊號。

28 (7)請求項8：

29 如請求項4所述之具里程計算之胎壓偵測系統，其中，該輪
30 胎尺寸資訊由該設定工具透過該資料通訊單元儲存至該儲存
31 模組。

01 (三)舉發證據之說明：

02 證據2為103年（2014年）4月17日公開之美國第US2014/0107
03 946A1號「System and Method for Determining the Mileage and Wear of a Tire」發明專利案（見乙證1卷第127頁至
04 第114頁，如附圖二所示）；證據3為101年（2012年）9月1
05 日公開之我國第TZ000000000A號「車輛里程應用整合系統及其方法」發明專利案（見乙證1卷第113頁至第87頁，如附圖
06 三所示）；證據4為106年（2017年）10月24日公布之大陸第CZ000000000A號「一種輪胎數據管理的方法及裝置」發明專
07 利案（見乙證1卷第86頁至第60頁，如附圖四所示）；證據5
08 為105年（2016年）11月2日公開之歐洲第EP3088219A1號「TIRE SENSOR-BASED MILEAGE TRACKING SYSTEM AND METHOD」發明專利案（見乙證1卷第59頁至第52頁，如附圖五所
09 示）；證據6為102年（2013年）11月20日公告之大陸第CZ00
10 0000000U號「胎壓監測系統」新型專利案（見乙證1卷第51
11 頁至第44頁，如附圖六所示）；證據7為102年（2013年）12
12 月25日公告之大陸第CZ000000000U號「電動汽車輪轂傳感
13 器」專利案（見乙證1卷第43頁至第39頁，如附圖七所
14 示）；證據8為97年（2008年）2月27日公告之大陸第CZ0000
15 00000Y號「磁傳感器的無源無線輪胎壓力實時監測裝置」專
16 利案（見乙證1卷第38頁至第30頁，如附圖八所示）；證據9
17 為95年（2006年）6月22日公開之美國第US2006/0136782A1
18 號「METHOD AND DEVICE FOR TREATING A SET OF COMPONENTS
19 FOR THE WHEEL OF A VEHICLE」專利公開案（見乙證1卷第2
20 9頁至第16頁，如附圖九所示）；證據10為94年（2005年）9
21 月13日公告之美國第6941801B2號「TIRE PRESSURE MONITOR
22 ING SYSTEM」專利案，經核該等公開日、公布日、公告日均
23 早於系爭專利申請日即106年11月29日，可為系爭專利之先
24 前技術。
25
26
27
28
29

30 (四)證據2、3之組合不足以證明系爭專利請求項1不具進步性：

31 1.經比對證據2與系爭專利請求項1：

01 (1)查依證據2說明書第【0004】、第【0046】段落及附圖二所
02 示圖式，已揭示證據2為一種用於確定輪胎的里程及磨損的
03 系統和方法，該胎壓偵測系統100（TPM system）具有壓力
04 感測器102、加速度感測器104、處理單元106，其組成並包
05 括微控制器、通訊單元108、溫度感測器105、儲存單元109
06 和供應單元110等，並藉由通訊單元108將該胎壓資料傳送至
07 中央接收器單元112（見乙證1卷第120頁、第118頁），是證
08 據2之胎壓偵測系統、輪胎、處理單元、壓力感測器、加速
09 度感測器、儲存單元、供應單元，即相當於系爭專利請求項
10 1之胎壓偵測器、車輛輪胎、中央處理模組、氣體壓力感測
11 模組、偵測模組、儲存模組、電力模組，故證據2已揭露系
12 爭專利請求項1之「一種具里程計算之胎壓偵測系統，其包
13 含：一胎壓偵測器，其裝設於車輛之一車輛輪胎，該胎壓偵
14 測器具有相互耦接之一中央處理模組、一氣體壓力感測模
15 組、一偵測模組、一儲存模組及一傳輸模組，該中央處理模
16 組耦接於提供電力之一電力模組；該氣體壓力感測模組，用
17 以偵測該車輛輪胎內部之氣體壓力並產生一壓力訊號；該偵
18 測模組用以產生一里程資訊；該儲存模組用以儲存該里程資
19 訊其中」之技術特徵。

20 (2)又依前述，證據2雖有揭示通訊單元之部分，然其並未揭示
21 通訊單元可包含一無線通訊單元及一資料通訊單元，自無從
22 對應於系爭專利請求項1之傳輸模組。且查，證據2說明書及
23 附圖二所示之圖式，均無關於設定工具之技術內容。是以，
24 證據2並未揭露系爭專利請求項1「該傳輸模組具有一無線通
25 訊單元及一資料通訊單元，該無線通訊單元用以將該壓力訊
26 號以無線傳輸方式向外傳輸」、「一設定工具，其與該資料
27 通訊單元耦接，該里程資訊經由該資料通訊單元傳送至該設
28 定工具」之技術特徵。

29 (3)被告雖稱：系爭專利請求項1未限定設定工具為獨立構件，
30 亦無提及設定工具係可將資料寫入胎壓偵測器之用語，即可
31 對應證據2所揭示之中央接受器單元，又證據2揭示中央接受

01 氣能接收通訊單元之訊號，也能反向傳送給通訊單元，是具有
02 有雙向通訊運作之功能，已揭露系爭專利請求項1「一設定
03 工具，其與該資料通訊單元耦接，該里程資訊經由該資料通
04 訊單元傳送至該設定工具」之技術特徵云云。然查：

- 05 ①按發明專利權範圍，以申請專利範圍為準，而於解釋申請專
06 利範圍時，並得審酌說明書及圖式，核准時專利法第58條第
07 4項定有明文。由於文字用語之多義性及理解之易誤性，因
08 此解釋申請專利範圍時，固得審酌說明書及圖式，並應就專
09 利說明書整體觀察，以瞭解發明之目的、作用及效果。因申
10 請專利範圍係就說明書中所載實施方式或實施例作總括性之
11 界定，圖式之作用僅係在補充說明書文字不足之部分，使發
12 明所屬技術領域中具有通常知識者閱讀說明書時，得依圖式
13 直接理解發明各個技術特徵及其所構成之技術手段。查依前
14 述，系爭專利申請專利範圍於請求項8「該輪胎尺寸資訊由
15 該設定工具透過該資料通訊單元儲存至該儲存模組」之技術
16 特徵，及系爭專利說明書第【0017】、【0024】段落分別載
17 明「當設定工具4之通訊單元6與胎壓偵測器100耦接時，使
18 用者於操控介面9控制且透過讀寫單元8，將資料庫單元7存
19 有之資料寫入胎壓偵測器100中儲存」、「設定工具4之讀寫
20 單元8能夠將資料庫單元7之輪胎尺寸資訊或其他相關資料寫
21 入儲存模組40之資料單元41儲存」（見乙證1卷第141頁、第
22 139頁），可知系爭專利明確揭示其設定工具係可將資料寫
23 入胎壓偵測器之技術內容。又依系爭專利說明書第【0023】
24 段落所載「傳輸模組50用以將壓力訊號或里程資訊以訊號方
25 式向外傳輸。傳輸模組50具有一無線通訊單元51及一資料通
26 訊單元52，無線通訊單元51將壓力訊號以無線傳輸方式向外
27 傳輸，而無線通訊單元51會與車輛1之電子控制單元（ECU）
28 無線連接，當電子控制單元接收到壓力訊號時，便將氣壓空
29 間當前處於之氣體壓力顯示，或是當氣壓空間當前處於之氣
30 體壓力出現異常時發出警示訊號，以提醒駕駛者，其中，電
31 子控制單元能夠係儀表、數位顯示、燈號或聲音其中之一的

提示介面」（見乙證1卷第140頁），足徵系爭專利已揭示不同於設定工具之設定車輛內之電子控制單元（ECU），其功能為接收壓力訊號，等同於證據2所述固設於車輛之中央接收器單元。基此，系爭專利請求項1之設定工具，顯非證據2揭示之中央接收器，被告所稱證據2之中央接受器單元得對應於系爭專利請求項1之設定工具，即有誤會。

②復觀諸系爭專利之申請過程（見乙證3卷第65頁至第35頁），被告斯時就系爭專利申請案之審查意見通知函即以證據2為主要引證，並請原告說明系爭專利是否不具新穎性等情，經原告於107年6月27日修正系爭專利請求項1，並進一步增加「一設定工具，其與該資料通訊單元耦接，該里程資訊經由該資料通訊單元傳送至該設定工具」之技術特徵，復經被告審查後，認系爭專利請求項1之設定工具不是用來單純接收胎壓偵測器所偵測到的輪胎壓力，而是能夠將通訊協定、輪胎相關資訊設定在胎壓偵測器中，也能夠反向接收胎壓偵測器所偵測之資訊，所以該設定工具無須設置於汽車內部，也能夠與胎壓偵測器相互通訊運作，藉此使胎壓偵測器兼具監測胎壓及里程紀錄之雙重功效，非為其所屬技術領域中具有通常知識者依系爭專利申請前之先前技術所能輕易完成，而具進步性，並於107年8月31日審定核准系爭專利在案，益見系爭專利請求項1所界定之設定工具並非車輛構件之一，且該胎壓偵測器能將內部存有之相關資訊傳送至設定工具進行資訊處理，而設定工具也可以傳送通訊協定、輪胎相關資訊至胎壓偵測器，故不等同於證據2僅接收訊號之中央接收器單元。

③再者，證據2說明書之內容均未揭示中央接受器單元能對胎壓偵測系統進行「燒錄或寫入資訊」之技術啟示，其中說明書第【0047】段落所載中央接受器單元之「反向傳送」，僅係表示該中央接受器單元收到通訊單元所傳遞之訊息後，並回饋收到通知而已，是被告所稱證據2之中央接受器具有雙向通訊運作之功能云云，實非有據。從而，證據2所揭示之

01 中央接收器單元，與系爭專利請求項1所界定之設定工具係
02 用於燒錄或寫入資訊至胎壓偵測器，亦有傳送通訊協定、輪
03 胎相關資訊至胎壓偵測器之技術內容，兩者功能完全不同，
04 則證據2並未揭露系爭專利請求項1前述設定工具之相關技術
05 特徵。基此，被告此部分所辯，均非可採。

06 2. 查依證據3說明書之發明名稱、實施方式所載「請參圖一所
07 示，為本發明車輛里程應用整合系統，係包括三大單元：行
08 車紀錄器110、後台管理系統120，以及車輛里程應用系統13
09 0。該行車紀錄器110由一控制器114連接一記憶體115及一無
10 線通訊模組116，且該控制器114並與一里程數據偵測模組11
11 1、一車輛狀態偵測模組112及一定位模組113連接…利用全
12 球定位系統之定位方式的定位模組113，持續地定時蒐集車
13 輛目前位置以計算經緯度、時間等資訊，傳送給控制器114
14 進一步處理。當接收到的訊號通過訊號檢測，代表行車紀錄
15 器110已完成產生整合里程、狀態與定位等數據的上傳訊息
16 內容，如此，由控制器114判斷訊息上傳時機，可能經固定
17 時間間隔或是於車輛狀態改變時，將經由里程數據偵測模組
18 111、車輛狀態偵測模組112、定位模組113所傳送來的最新
19 資料彙整成一個里程狀態軌跡訊息，送入無線通訊模組116
20 以準備上傳訊息內容。」（見乙證1卷第111頁、第102頁至
21 第101頁），及參酌附圖三所示之圖式，可知證據3已揭示一
22 種車輛里程應用整合系統及其方法，其系統包括行車紀錄
23 器、後台管理系統及車輛里程應用系統，其中行車記錄器用
24 以檢測車輛之車速訊號並計算所行駛之里程數據以及偵測車
25 輛之即時狀態與即時地理位置，並定時定性將資訊上傳。且
26 依前述，證據3係以GPS定位而測得車輛里程資訊，其係對應
27 於該輛車之行駛里程，並非直接對應於胎壓感測器之個體，
28 因此若胎壓偵測器更換，證據3所收集到之里程資訊即非針
29 對個別胎壓偵測器的個別里程資訊，是該所屬技術領域中具
30 有通常知識者無從自證據3得到系爭專利「利用設定工具讀
31 取胎壓偵測器之里程以進行保固資訊的確認」主要功效之技

術啟示。再者，證據3完全未揭示「該傳輸模組具有一無線通訊單元及一資料通訊單元」之技術特徵，而係利用「行車記錄器」作為計算里程數據，則其與系爭專利透過「胎壓偵測器」計算里程資訊，兩者偵測構件明顯不同，又證據3之後台管理系統僅為接受里程軌跡訊息，而無具有建立胎壓偵測器及接收器間之通訊，亦無將資料寫入胎壓偵測器之資料單元儲存等功能，是證據3所揭示之技術內容，無法對應於系爭專利請求項1之「設定工具」，故未揭露系爭專利請求項1之「設定工具」及「該里程資訊經由該資料通訊單元傳送至該設定工具」、「該傳輸模組具有依無線通訊單元及一資料通訊單元」等技術特徵。

3. 綜前，證據2之「中央接收器單元」與系爭專利之「設定工具」有根本上的不同，且證據2、3均未揭露系爭專利請求項1之「設定工具」、「該傳輸模組具有一無線通訊單元及一資料通訊單元，該無線通訊單元用以將該壓力訊號以無線傳輸方式向外傳輸……該里程資訊經由該資料通訊單元傳送至該設定工具」之技術特徵，是證據2、3之組合自不足以證明系爭專利請求項1不具進步性。

(五) 證據2、4之組合不足以證明系爭專利請求項1不具進步性：

1. 查依證據4說明書之摘要所載「發明的實施例公開了一種輪胎的數據管理方法及裝置，該方法接收到數據發送模塊、數據交互模塊或者數據監測模塊上報的輪胎標識，以及對應與該輪胎標識的輪胎的輪胎使用數據後，將該輪胎使用數據和輪胎標識對應地存儲起來，以在用戶調用這些使用數據時，能夠快速高效的找到相應的標識信息和輪胎使用數據」；及第【0068】段落所載「輪胎使用數據，可以由安裝在輪胎內之數據監測模塊直接提供，也可以由數據監測模塊將輪胎使用數據通過藍芽或者射頻電路傳輸至車輛內的數據發送模塊（中控機），再由數據發送模塊將輪胎使用數據上報至雲端的服務器」（見乙證1卷第86頁、第81頁），併參酌附圖四之圖式，可知證據4揭示一種輪胎的數據管理方法及裝置，

其實施例提供之技術方法係由雲端的服務器（數據管理裝置）執行，雲端的服務器接收的數據（例如輪胎使用數據）可以由安裝在輪胎內的數據監測模塊直接提供，也可以由數據監測模塊將輪胎使用數據通過藍牙或者射頻電路傳輸至車輛內的數據發送模塊（中控機），再由數據發送模塊將輪胎使用數據上報至雲端的服務器，是證據4之「數據監測模塊」、「藍芽或者射頻傳輸」分別可對應於系爭專利請求項1「胎壓偵測器」、「該無限通訊單元用以將該壓力訊號以無線傳輸方式向外傳輸」之技術特徵，然其所述之「數據發送模塊（中控機）」僅能視為該所屬技術領域中具有通常知識者所熟知之「接收器」或系爭專利所稱車輛內之電子控制單元（ECU），而無法等同於系爭專利請求項1所述之「設定工具」。

2.復參以證據4說明書第【0067】、【0068】段落所分別揭示「輪胎使用數據包括所述輪胎的胎壓、胎溫、行駛累積里程」、「輪胎使用數據，可以由安裝在輪胎內的數據監測模塊直接提供，也可以由數據監測模塊將輪胎使用數據通過藍牙或者射頻電路傳輸至車輛內的數據發送模塊（中控機）」之技術內容（見乙證1卷第81頁），益徵證據4所揭露之行駛累積里程係對應至「輪胎」使用數據，而非「胎壓偵測器」本身之使用里程；證據4實施例之輪胎使用數據傳輸的途徑（藍牙或射頻電路）與目的地（數據發送模塊）都相同，是證據4並未揭露系爭專利請求項1關於「胎壓資訊」與「里程資訊」係分別由兩個不同的傳輸途徑即無線通訊單元、資料通訊單元之技術特徵。

3.基此，證據4之「數據發送模塊」並無法對應系爭專利請求項1之「設定工具」，且證據2、4均未揭示系爭專利請求項1之「設定工具」、「該傳輸模組具有一無線通訊單元及一資料通訊單元」、「該里程資訊經由該資料通訊單元傳送至該設定工具」之技術特徵，故證據2、4之組合不足以證明系爭專利請求項1不具進步性。

01 (六)證據2、5之組合不足以證明系爭專利請求項2不具進步性：

02 1.系爭專利請求項2直接依附於請求項1，進一步界定「該里程
03 資訊為數值型態，該儲存模組具有一暫存區塊與一累加區
04 塊，該里程資訊儲存於該暫存區塊，於該暫存區塊之該里程
05 資訊累計到達一設定值，該里程資訊以一進位資訊轉存至該
06 累加區塊」之技術特徵。

07 2.查依證據5說明書第【0006】段落所載「a vehicle-based i
08 ncremental vehicle travel distance estimator for gen
09 erating a synchronous stream of incremental vehiclet
10 ravel distance estimations and a timestamp synchroni
11 zation and distance traveled estimator operative to
12 generate a continuous synchronous stream of incremen
13 tal tire travel distance estimations from the increm
14 ental vehicle travel distance estimations. A mobile
15 network uploads the incremental tire travel distance
16 estimations and the tire-specific identification dat
17 a to a remote server 」等語（見乙證1卷第58頁），及參
18 以附圖五之圖式，可知證據5揭示一種基於車輛之漸增式車
19 輛行駛距離估算器，用於產生一漸增式車輛行駛距離估算之
20 同步串流及一同步時間戳記，行駛距離估算器之運行為藉由
21 漸增式車輛行駛距離估算器產生一漸增式輪胎距離估算之連
22 續同步串流，可將估算行駛距離上傳到遠端伺服器，是證據
23 5並非使用胎壓偵測器進行里程計算，而無從對應於系爭專
24 利請求項1之「胎壓偵測器具有偵測模組，該偵測模組用以
25 產生一里程資訊」之技術特徵。

26 3.再者，證據5之「遠端伺服器」僅係接收輪胎行駛距離之估
27 算值或輪胎專屬識別資料，不具有將通訊協定寫入胎壓偵測
28 器之功能，而無法等同於系爭專利請求項1所述「設定工
29 具」之技術內容，亦無法完成系爭專利請求項1藉由設定工
30 具取得胎壓偵測器之里程資訊，進而精準確認保固資訊正確
31 性之目的及功效。

01 4.故而，證據5計算里程所依據之資訊並非經由胎壓偵測器所
02 測得，且相關輪胎行駛距離估算等資訊結果亦未傳送至設定
03 工具，是證據2所未揭露系爭專利請求項1之上述技術特徵部
04 分，依前所述，並未能藉由合併證據5而彌補其不足，可徵
05 證據2、5之組合不足以證明系爭專利請求項1不具進步性，
06 故該組合亦不足以證明附屬於系爭專利請求項1之請求項2不
07 具進步性。

08 (七)證據2不足以證明系爭專利請求項6不具進步性：

09 系爭專利請求項6為間接依附於請求項1之附屬項，即包含請
10 求項1之全部技術特徵，並進一步限縮或附加技術特徵，然
11 因證據2未揭露系爭專利請求項1「該傳輸模組具有一無線通
12 訊單元及一資料通訊單元，該無線通訊單元用以將該壓力訊
13 號以無線傳輸方式向外傳輸」、「一設定工具，其與該資料
14 通訊單元耦接，該里程資訊經由該資料通訊單元傳送至該設
15 定工具」之技術特徵，業經本院認定如前，是證據2自不足
16 以證明系爭專利請求項6不具進步性。

17 (八)證據2、6之組合不足以證明系爭專利請求項6不具進步性：

18 1.系爭專利請求項6間接依附於請求項1，即包含請求項1之全
19 部技術特徵，並進一步限縮或附加技術特徵。

20 2.查依證據6說明書之具體實施方式第【0020】至【0022】段
21 落所載「本實用新型提供一種胎壓監測系統，包含控制器10
22 1，電路連接該控制器101的壓力傳感器102、溫度傳感器10
23 3、陀螺儀104、電壓傳感器105、RF發射模塊106和LF接收器
24 107，還包含電池108，該電池108電路連接控制器101、RF發
25 射模塊106和LF接收器107，該電池108的型號為MAXELL CR20
26 32。陀螺儀104的偵測輸出可實時反映輪胎運動狀態，與輪
27 胎位置狀態無關。控制器101中包含電路連接的內部時鐘、
28 看門狗電路、I2C接口、ADC（模擬數字轉換器Analog Digit
29 al Converter）及MCU（微控制器Micro Controller Uni
30 t）」（見乙證1卷第48頁），及參酌附圖六之圖式，可知證
31 據6揭示一種胎壓監測系統，以上開實施方式可於更短時間

內偵測並判定輪胎為運動狀態，即時喚醒胎壓監測系統，降低整個胎壓監測系統的功耗，延長電池使用時間。

3.又依前述技術內容，證據6並非使用胎壓偵測器進行里程計算，而係利用陀螺儀之偵測輸出可即時反映輪胎運動狀態，是證據6並無法對應於系爭專利請求項1之「胎壓偵測器具有偵測模組，該偵測模組用以產生一里程資訊」之技術特徵；且證據6並未揭示其「控制器」具有將通訊協定寫入胎壓偵測器等功能，而無法對應於系爭專利請求項1所述「設定工具」之相關技術內容，亦無法完成系爭專利請求項1藉由設定工具取得胎壓偵測器之里程資訊，進而精準確認保固資訊正確性之目的及功效。

4.從而，證據2所未揭露系爭專利請求項1之上述技術特徵部分，依前所述，並未能藉由合併證據6而彌補其不足，可徵證據2、6之組合不足以證明系爭專利請求項1不具進步性，故該組合亦不足以證明附屬於系爭專利請求項1之請求項6不具進步性。

(九)證據2、7之組合、證據2、8之組合，均不足以證明系爭專利請求項7不具進步性：

1.系爭專利請求項7間接依附於請求項1，即包含請求項1之全部技術特徵，並進一步限縮或附加技術特徵。

2.查依證據7說明書第【0005】、【0016】段落所載「一種電動汽車輪轂傳感器，包含磁珠和磁鐵，所述磁珠安裝於電動汽車輪轂上，隨電動汽車轉動；所述磁鐵安裝於電動汽車車架上，位置固定」、「如圖1所示，本實用新型包含磁珠和磁鐵。將一圓柱形磁鐵裝進一個內六角螺絲的中心，構成磁珠；再將霍爾和一個小電容裝進一外六角螺絲的中心，構成尋磁。在尋磁後方通過導線連接一個插頭。使用時，將磁珠安裝在電動汽車的輪轂上，則磁珠會隨電動汽車輪轂轉動；將尋磁安裝在電動汽車車架上，尋磁位置固定，尋磁的位置與磁珠相對應。將插頭與電動汽車供電接口連接。當電動汽車行駛時，輪轂轉動，磁珠隨之轉動，尋磁開始工作，測量

行駛里程。」（見乙證1卷第41頁），及參酌附圖七所示之圖式，可知證據7已揭示一種電動汽車輪轂傳感器，其具體實施方式將磁珠安裝在電動汽車的輪轂上，則磁珠會隨電動汽車輪轂轉動；將尋磁安裝在電動汽車車架上，尋磁位置固定，尋磁的位置與磁珠相對應；當電動汽車行駛時，輪轂轉動，磁珠隨之轉動，尋磁開始工作，以測量行駛里程。

3.復依證據8說明書之實用新型名稱、摘要內容（見乙證1卷第38頁），及參酌附圖八所示之圖式，可知證據8已揭示磁傳感器的無源無線輪胎壓力實時監測裝置，主要包括中央處理模塊、電磁耦合模塊、輪胎壓力傳感模塊，由鐵心、電感線圈、腔體、蓋板組成的電磁耦合模塊安裝於輪胎外，電感線圈繞制在鐵心上，由腔體、地板、中心軸、螺旋彈簧管、凹形槽、條型永久磁鐵、O形橡膠圈和中心軸組成的壓力傳感器模塊安裝在輪胎內，中心軸的內孔與螺旋彈簧管的內端連接，螺旋彈簧管的外端與凹形槽的連結，永久磁鐵裝於凹形槽內，中心軸頂端串過O形橡膠圈嵌入腔體頂部之小孔。

4.觀諸證據7、8所揭示之技術內容，均無從對應於系爭專利請求項1「設定工具」之前述技術內容，亦無法完成系爭專利請求項1藉由設定工具取得胎壓偵測器之里程資訊，進而精準確認保固資訊正確性之目的及功效。是以，證據2所未揭露系爭專利請求項1之上述技術特徵部分，依前所述，並未能藉由合併證據7或8而彌補其不足，可徵證據2、7之組合、證據2、8之組合，均不足以證明系爭專利請求項1不具進步性，故該等組合亦均不足以證明附屬於系爭專利請求項1之請求項7不具進步性。

(十)證據2不足以證明系爭專利請求項8不具進步性：

系爭專利請求項8為間接依附於請求項1之附屬項，即包含請求項1之全部技術特徵，並進一步限縮或附加技術特徵，然因證據2未揭露系爭專利請求項1「該傳輸模組具有一無線通訊單元及一資料通訊單元，該無線通訊單元用以將該壓力訊號以無線傳輸方式向外傳輸」、「一設定工具，其與該資料

01 通訊單元耦接，該里程資訊經由該資料通訊單元傳送至該設
02 定工具」之技術特徵，業經本院認定如前，是證據2自不足
03 以證明系爭專利請求項8不具進步性。

04 □證據2、9、10之組合不足以證明系爭專利請求項8不具進步
05 性：

- 06 1.系爭專利請求項8間接依附於請求項1，即包含請求項1之全
07 部技術特徵，並進一步限縮或附加技術特徵。
- 08 2.查依證據9說明書之摘要、第【0068】段落所載（見乙證1卷
09 第24頁、第22頁至第21頁）及附圖九之圖式，已揭示一種用
10 於維護一組至少兩個組件的方法，該組包括輪輞、輪胎和安
11 全支撐元件，該方法包括以下步驟：提供一組組件，其中至
12 少一個組件是設置有可自動讀取的信息載體，並被配置為提
13 供至少一個數據元素，用於對設備進行所需的維護；將所述
14 裝置帶到維護機器，該維護機器被配置為在可編程數據管理
15 單元的控制下對裝置進行所需的維護；自動讀取帶至機器的
16 組的至少一個組件的信息載體，並將數據自動傳輸到可編程
17 單元；機器根據傳輸的數據進行調節；並且通過機器啟動和
18 執行該組所需的維護。又證據9主要目的在於自動輪胎安裝/
19 拆卸機器上安裝或拆移車輛輪胎時，避免手動輸入維護之必
20 要信息的錯誤，故證據9不但無涉於車輛里程之技術，也未
21 曾提及胎壓偵測器與保固問題之關聯性。
- 22 3.依證據10說明書之摘要、第3欄第3段所載（見乙證1卷第12
23 頁、第11頁）及附圖十之圖式、已揭示提供一種用於更換處
24 於第一車輪位置的第一車輪上的車輛的至少一個輪胎的方
25 法，該車輛具有輪胎壓力監測系統，該系統具有安裝到第一
26 車輪的第一ID碼的第一傳感器單元。詢問第一傳感器單元。
27 檢測到詢問的標稱結果或錯誤結果。至少一個輪胎從第一輪
28 子上移除。如果在詢問步驟期間檢測到標稱結果，則重新詢
29 問第一傳感器單元。檢測到重新詢問的標稱結果或錯誤結
30 果。如果詢問或重新詢問中的任何一個提供了錯誤結果，則
31 將第一ID代碼克隆到替換傳感器單元中，然後將替換傳感器

01 單元交換為第一車輪上的第一傳感器單元。新輪胎安裝在第
02 一個車輪上。第一個車輪安裝在車輛上的第一個車輪位置。
03 可知證據10主要目的在於維修輪胎過程中，避免輪胎壓力監
04 測系統之控制模塊的重新配置問題，其技術內容無涉於車輛
05 里程計算之技術，亦未提到胎壓偵測器及其保固問題。

06 4. 觀諸證據9、10所揭示之技術內容，均未揭示車輛里程技
07 術，或胎壓偵測器與保固問題之關聯性，顯無從對應於系爭
08 專利請求項1「設定工具」之前述技術內容，亦無法完成系
09 爭專利請求項1藉由設定工具取得胎壓偵測器之里程資訊，
10 進而精準確認保固資訊正確性之目的及功效。故證據2所未
11 揭露系爭專利請求項1之上述技術特徵部分，依前所述，並
12 未能藉由合併證據9、10而彌補其不足，可徵證據2、9、10
13 之組合不足以證明系爭專利請求項1不具進步性，故該組合
14 亦均不足以證明附屬於系爭專利請求項1之請求項8不具進步
15 性。

16 七、綜上所述，證據2、3之組合、證據2、4之組合，均不足以證
17 明系爭專利請求項1不具進步性；證據2、5之組合不足以證
18 明系爭專利請求項2不具進步性；證據2、證據2、6之組合，
19 均不足以系爭專利請求項6不具進步性；證據2、7之組合、
20 證據2、8之組合，均不足以證明系爭專利請求項7不具進步
21 性；證據2、證據2、9、10之組合，均不足以證明系爭專利
22 請求項8不具進步性，是系爭專利並無違反專利法第22條第2
23 項規定。被告認系爭專利請求項1、2、6、7、8不具進步性
24 而為舉發成立之處分，尚有未洽，訴願決定予以維持，亦有
25 未合。原告訴請撤銷原處分關於「請求項1至2、6至8舉發成
26 立，應予撤銷」部分及訴願決定，即無不合，應予准許。

27 八、本件事證已明，當事人其餘主張或答辯或未經援引之證據，
28 經本院審酌後認為對判決結果不生影響，爰不一一論列，併
29 此敘明。

30 九、據上論結，原告之訴為有理由，爰依智慧財產案件審理法第
31 1條、行政訴訟法第98條第1項前段，判決如主文。

智慧財產第三庭

審判長法 官 蔡惠如

法 官 林惠君

法 官 潘曉玫

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	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

01	審訴訟代理人	依法得為專利代理人者。
02		4. 上訴人為公法人、中央或地方機關
03		、公法上之非法人團體時，其所屬
04		專任人員辦理法制、法務、訴願業
05		務或與訴訟事件相關業務者。
06		
07	是否符合（一）、（二）之情形，而得為強制律師代理之例	
08	外，上訴人應於提起上訴或委任時釋明之，並提出（二）所	
09	示關係之釋明文書影本及委任書。	
10		
11	中 華 民 國	111 年 11 月 16 日
12		書記官 李建毅