

【裁判字號】102,行專訴,31

【裁判日期】1020717

【裁判案由】發明專利舉發

【裁判全文】

智慧財產法院行政判決

102年度行專訴字第31號

102年6月26日辯論終結

原 告 愛爾蘭商科技投資有限公司 Technology Investments Limited

代 表 人 Shane O'Neill

訴訟代理人 邵瓊慧律師（兼送達代收人）

宋皇志律師

焦子奇律師

被 告 經濟部智慧財產局

代 表 人 王美花（局長）住同上

訴訟代理人 吳凱豐

輔 佐 人 林水泉

參 加 人 陸聯精密股份有限公司

代 表 人 邱丕良

訴訟代理人 李文賢專利師

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101年12月27日經訴字第10106113900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

原告之訴駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

一、事實概要：

原告前於民國95年9月29日以「交通工具之傳動系統」（嗣更正發明名稱爲「裝甲車用之傳動系統」）向被告原處分機關經濟部智慧財產局申請發明專利，並聲明其已於西元2006年4月21日在愛爾蘭提出申請案，申請案號爲S2006/0318，主張優先權。經被告編爲第95136446號審查，准予專利，發給發明第I316995號專利證書。嗣參加人陸聯精密股份有限公司以該專利有違審定時專利法第22條第1項第1款、第4項、第26條第2項及第3項等規定，對之提起舉發。原告於100年12月20日申請更正系爭專利申請專利範圍，案經被告審查，認其更正應予准許並依該更正本審查，認系爭專利有違審定時專利法第22條第4項規定，於101年7月25日以（

101) 智專三 (三) 05051 字第10120742840 號專利舉發審定書為「舉發成立，應撤銷專利權」之處分。原告不服，提起訴願，經經濟部於101 年12月27日以經訴字第1010611390 0 號訴願決定駁回，原告仍不服，遂向本院提起行政訴訟。因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本件被告之訴訟。

二、原告主張：

(一) 原處分未依專利審查基準步驟2 「確定相關先前技術所揭露的內容」、步驟3 「確定申請專利之發明所屬技術領域中具有通常知識者之技術水準」及步驟4 「確認申請專利之發明與相關先前技術之間的差異」予以審查系爭專利是否不具進步性，自有違行政自我拘束原則及專利法規定。

(二) 證據2並未揭露系爭專利「分動箱」及「模組化動力機組」：

1、證據2 差速器的作用係將動力分配至二側車輪，而非將動力分配至不同輪軸，反觀系爭專利申請專利範圍第1 項所指「分動箱」係用以「拆分動力並傳送至該些驅動輪軸」，是證據2 之差速箱並非系爭專利之分動箱。又證據2 固然於第29頁最左欄提及：「高速行駛時後2 軸則以差動軸提升過彎穩定度，道路行駛由第1 、4 軸傳動，越野則改為4 軸全輪傳動，…」，然其並未揭露其係利用何種機構達成此功能，當然更未揭露系爭專利之分動箱。

2、系爭專利之模組化動力機組包含有：(1) 引擎、(2) 變速器、(3) 減速箱組件、及(4) 引擎冷卻系統之組合。反觀證據2 之整個動力包件係指習知Deutz 型發動機，其僅為引擎的部分，並非系爭專利所述之模組化動力機組。實際上，證據2 在第33頁最右欄略述：「發動機現貨市場上較符合的產品有Caterpillar C9 系列、Deutz 以及MTU6V1 83系列柴油發動機，變速箱則有Allison MD4560P 、…」，得知Deutz 型發動機並未包含變速器、減速箱組件、引擎冷卻系統等。準此，證據2 之動力包件與系爭專利之模組化動力機組全然不同。

(三) 證據3未揭露裝甲車體與減速箱：

證據3為車輛傳動軸，並未揭露裝甲車體與減速箱。

(四) 證據4未揭露「模組化動力機組」：

證據4係指「引擎內之構件」模組化，然系爭專利則是「引擎、變速器及該減速箱之組件、及引擎冷卻系統」整個模組化，兩者不同，至參加人稱：「證據4 圖4 、5 揭示一模組化動力機組，包含內燃機引擎、傳動系統（曲軸、

減速齒輪)及冷卻系統(機油冷卻單元、冷卻鰭片),其中證據4 請求項37更進一步記載減速齒輪20係可切換檔位...」。然而,由證據4 內容(例如第3 欄的第6 行、第61-67 行)得知,圖4、5 為繪示引擎的內部構造,申請專利範圍第37項也僅敘述引擎的內部零件。換言者,參加人所指稱的「曲軸」、「減速齒輪」、「機油冷卻單元」、「冷卻鰭片」等元件實際上為引擎之內部零件,並非系爭專利所述之模組化動力機組中,除引擎以外還設有的變速器、減速箱之組件及引擎冷卻系統等技術特徵之組合。

(五)系爭專利申請專利範圍第1項具進步性:

1、證據2、4 之組合無法否定系爭專利申請專利範圍第1項之進步性:

(1)證據2 係期刊資料並無所欲解決之問題,而證據4 所欲解決之問題則係機車內燃機之問題,二者所欲解決之問題並不相同;證據2 屬車輛領域,尤其大體型的車輛,須具備極大的動力及合適的傳動系統,證據4 則屬一般機車領域,並無傳動系統,相較於機車,大型車輛的引擎、傳動系統等結構的設計需求、應用完全不同,機車的技術領域中具有通常知識者無法設計裝甲車,裝甲車的技術領域中具有通常知識者也不會參照機車的引擎構造改良裝甲車,是兩者技術領域不同,其組合並非明顯,亦無組合動機。

(2)證據2至少並未揭露系爭專利申請專利範圍第1項中「一驅動線,以驅動式將該動力機組連接該些驅動輪軸;設於車體之該動力機組係位於該些輪軸之上,且該驅動線包含一減速箱,以將動力自該動力機組傳輸至該驅動線之一分動箱,該分動箱再拆分動力並傳送至該些驅動輪軸」及「其中該動力機組為模組化動力機組,設有引擎、變速器及該減速箱之組件、及引擎冷卻系統,皆安裝一起於一整體模組單元,該模組單元則以可拆卸式安設於該車體中」等技術特徵;證據4 則未揭露「裝甲車」、「裝甲車體」、「該驅動線包含一減速箱,以將動力自該動力機組傳輸至一分動箱,該分動箱再拆分動力並傳送至該些驅動輪軸」、及「其中該動力機組為模組化動力機組,設有引擎、變速器及該減速箱之組件、及引擎冷卻系統,皆安裝一起於一整體模組單元,該模組單元則以可拆卸式安設於該車體中」等技術特徵。準此,縱使退步言將證據2 與證據4 予以組合,亦未揭露系爭專利申請專利範圍第1 項之全部技術特徵。

2、證據3、4 之組合無法否定系爭專利申請專利範圍第1 項

之進步性：

- (1)證據3 所欲解決之問題係「車輛傳動系統與乘坐/ 載物空間之交錯干擾」，證據4 所欲解決之問題則係機車內燃機之問題，二者所欲解決之問題並不相同；證據3 屬車輛領域，證據4 則屬於摩托車領域，兩者技術領域不同，亦無組合動機，是其組合並不明顯。
 - (2)證據3至少未揭露系爭專利申請專利範圍第1項中「裝甲車」、「裝甲車體」及「其中該動力機組為模組化動力機組，設有引擎、變速器及該減速箱之組件、及引擎冷卻系統，皆安裝一起於一整體模組單元，該模組單元則以可拆卸式安設於該車體中」等技術特徵，證據4未揭露之技術特徵已如前述，是縱使退步言將證據3與證據4予以組合，亦未揭露系爭專利申請專利範圍第1項之全部技術特徵。
- 3、證據4、8之組合無法否定系爭專利申請專利範圍第1項之進步性：

- (1)證據4所欲解決之問題係機車內燃機之問題，然證據8所欲解決之問題則係「空間狹小的問題」，二者所欲解決之問題並不相同；證據4屬於摩托車技術領域，證據8則屬車輛領域，二者技術領域顯然不同，亦無組合動機，是其組合並不明顯。
 - (2)證據8 至少未揭露系爭專利申請專利範圍第1 項中「裝甲車」、「裝甲車體」、「該驅動線包含一減速箱，以將動力自該動力機組傳輸至一分動箱，該分動箱再拆分動力並傳送至該些驅動輪軸」、及「其中該動力機組為模組化動力機組，設有引擎、變速器及該減速箱之組件、及引擎冷卻系統，皆安裝一起於一整體模組單元，該模組單元則以可拆卸式安設於該車體中」等技術特徵，證據4 未揭露之技術特徵已如前述，是縱使退步言將證據4 與證據8 予以組合，亦未揭露系爭專利申請專利範圍第1 項之全部技術特徵。
- 4、證據3、4、8之組合無法否定系爭專利申請專利範圍第1項之進步性：
- (1)證據3、4、8所欲解決之問題及技術領域不同，亦無組合動機，是其組合並不明顯。
 - (2)證據3、4、8所分別未揭露系爭專利申請專利範圍第1項之技術特徵已如前述，是縱使退步言將證據3、4、8予以組合，亦未揭露系爭專利申請專利範圍第1項之全部技術特徵。
- (六) 參加人所提之證據組合均無法完全揭露系爭專利申請專利

範圍第2 至11項附屬項之技術特徵，而系爭專利獨立項既具進步性，則其餘附屬項當然亦具進步性。另原處分所據以否定附屬項之所有先前技術組合皆包含證據4，而證據4 屬摩托車領域，不得與多輪軸車輛驅動軸領域或裝甲車領域之先前技術組合，是縱將證據4 與其餘證據組合亦無法否認系爭專利申請專利範圍第2 至11項之進步性。

(七) 並聲明：(1)原處分及訴願決定均撤銷。(2)訴訟費用由被告負擔。

三、被告抗辯：

(一) 查系爭專利第18圖、證據3 第1 圖、證據8 第1 圖、證據2 第26頁等圖示實質相同，合先敘明。系爭專利第18圖減速箱111、推進軸17、分動箱18、驅動軸3、4、第二推進軸48、驅動軸5、6等，其分動箱18係將動力連動至各驅動軸3、4、5、6等，和證據2 第26頁變速箱、加力箱、差速箱A1、差速箱A2經由傳動軸P23 連接差速箱A3，差速箱A3經由傳動軸P34 連接差速箱A4等相較，兩者技術手段相同（參酌證據3 第1 圖、證據8 第1 圖），證據2 傳動軸P23、P34 動力連動，可知證據2 差速箱亦具有拆分動力並傳送至該些驅動輪軸之功效；證據4（US0000000）雖屬機車，然其「單一引擎模組包含引擎本體1、變速器及減速箱組件20、20' 及冷卻系統（第4、5 圖汽缸頭之葉片、第5 圖元件210）、第10圖組裝完整之機車」僅用以說明系爭專利「動力機組為模組化動力機組」，為所屬技術領域中具有通常知識者所知之習知技術，原處分並無違反「行政自我拘束原則」。

(二) 況訴願決定書亦認定組合證據3 及4、證據4 及8 或證據3、4 及8 仍足可證明系爭專利請求項第1 項不具進步性，故原告之訴無理由，餘如原處分書所述。

(三) 並聲明：(1)原告之訴駁回。(2)訴訟費用由原告負擔。

四、參加人部分：

(一) 系爭專利申請專利範圍第1項不具進步性：

1、證據2、4 之組合：

證據2已揭露裝甲車體、設於該車體內之複數相間隔輪軸、包含至少二驅動輪軸之複數相間隔輪軸、動力機組及驅動線、動力機組係安裝於可拆卸之整體模組單元等技術特徵；證據4揭露動力機組係安裝於可拆卸之整體模組單元技術特徵，雖證據4之應用領域為機車，然證據4與系爭專利均屬車輛及傳動系統之技術領域，所屬技術領域中具有通常知識者可輕易思及而置換改變完成，是證據2、4之組合

可證明系爭專利申請專利範圍第1 項不具進步性。

2、證據3、4 之組合：

證據3 揭露裝甲車體、設於該車體內之複數相間隔輪軸、包含至少二驅動輪軸之複數相間隔輪軸、動力機組及驅動線等技術特徵；證據4 揭露動力機組係安裝於可拆卸之整體模組單元技術特徵。是證據3 及證據4 之組合足以證明系爭專利申請專利範圍第1 項不具進步性。

3、證據4、8 之組合：

證據8 揭露裝甲車體、設於該車體內之複數相間隔輪軸、包含至少二驅動輪軸之複數相間隔輪軸、動力機組及驅動線等技術特徵；證據4 揭露動力機組係安裝於可拆卸之整體模組單元技術特徵。是證據4 及證據8 之組合足以證明系爭專利申請專利範圍第1 項不具進步性。

4、證據3、4、8之組合：

證據3及證據8均揭露裝甲車體、設於該車體內之複數相間隔輪軸、包含至少二驅動輪軸之複數相間隔輪軸、動力機組及驅動線等技術特徵；證據4 揭露動力機組係安裝於可拆卸之整體模組單元技術特徵。是證據3、4、8 之組合足以證明系爭專利申請專利範圍第1 項不具進步性。

(二) 系爭專利申請專利範圍第2項、第3項、第6項、第7項不具進步性：

1、證據3、4之組合：

- (1)證據4已揭露系爭專利申請專利範圍第2項「其中該引擎、變速器及減速箱係設於副支架上」之結構特徵。另由證據3圖1可知，其引擎、變速器及減速箱係設於一支架上，且該減速箱（或加力箱）係設於最前方，同時引擎及變速箱之一驅動軸係朝向前方，並連接該減速箱朝向後之一動力輸入端，且該減速箱之一動力輸出端係朝向後以將向前動力傳送至該分動箱。是以，證據3及證據4之組合可證明系爭專利申請專利範圍第2 項不具進步性。
- (2)證據4 第6 圖及說明書第3 欄第50行復已揭露離合器（27）之組件，用以截斷引擎1 之輸出。且系爭專利亦未說明其動力截斷裝置（29'）之細部構造及作動機制，而由於離合器或動力截斷裝置之作用均在於將動力截斷，系爭專利難謂具有無法預期之功效。是以，證據3 及證據4 之組合亦可證明系爭專利申請專利範圍第3 項不具進步性。
- (3)證據3 說明書第9 頁第14行復揭示「數字2 所標繪者係連接至引擎與傳動齒輪箱」之構造，傳動齒輪箱係用以對引擎之輸出動力給予變速，並加以減速及放大扭力，因此傳

動齒輪箱由證據3 圖1 實質包含變速箱及減速箱之結合。是以，證據3 及證據4 之組合亦可證明系爭專利申請專利範圍第6 項不具進步性。

(4)證據3 圖1 、2 及說明書第10頁第14行至第23行復揭示右輪驅動輸出端26與左輪驅動輸出端27，其依次經由輪軸11 連接至主軸單元4 之車輪14；推進軸3 係連接至驅動輸入軸16上之輸入凸緣，驅動輸入軸16連接第一輸入齒輪17與第二輸入齒輪18，其分別與第一輸出齒輪19與第二輸出齒輪20相匹配；第一輸出齒輪19與第二輸出齒輪20分別組合至前驅動輸出軸21與後驅動輸出軸22，以將動力分別藉由推進軸5 與7 傳送至前軸差動單元6 與第三軸單元8 之構造。是以，證據3及 證據4 之組合亦足可證明系爭專利申請專利範圍第7 項不具進步性。

2、證據2、3、4之組合：

證據3及證據4之組合既足可證明系爭專利申請專利範圍第2項、第3項、第6項、第7項不具進步性，證據2、證據3及證據4之組合當亦可證明系爭專利申請專利範圍第2項、第3項、第6項、第7項不具進步性。

(三)證據3、4、5之組合足以證明系爭專利申請專利範圍第4項、第5項不具進步性：

證據5 第1 圖及第6 圖復已揭露傳動裝置，其內部設剎車機構（16），藉以鎖定傳動裝置之輸出端；該傳動裝置以對引擎（12）之輸出動力給予變速，並加以減速及放大阻力。另證據5 第5 圖及第48至62行記載，動力係來自引擎驅動軸48，亦即動力是從引擎驅動軸48輸入，是以，所屬技術領域中具有通常知識者可從第5 圖及說明書記載得知剎車機構16設置於動力截斷裝置52之下游。雖證據5 之「剎車機構（16）」與系爭專利之「駐車剎車裝置」在應用上並非完全相同，然系爭專利之剎車裝置僅屬簡單轉用，並未產生無法預期之功效。是以，證據3 、4 、5 之組合可證明系爭專利申請專利範圍第4 項及第5 項不具進步性。

(四)證據3、4、6之組合足以證明系爭專利申請專利範圍第8項不具進步性：

證據6 係記載一種動力車輛的液壓元件，其摘要明顯揭露一種緊急供應系統，包含一引擎驅動泵及一輪驅動泵（wheel-driven pump），當引擎失效時，其中輪驅動泵可在車輛移動時提供油壓系統所需的壓力。再請參照證據6 第1 欄第24-32 行之內容，其記載急用轉向泵（emergency

steering pump) 係車輪驅動的 (wheel driven) , 亦即該緊急轉向泵係藉由接觸地面之車輪的轉動來驅動。是以系爭專利申請專利範圍第8 項之主要特徵已為證據3 、4 、6 所揭示, 其組合自可證明系爭專利申請專利範圍第8 項不具進步性。

(五) 證據3 、4 、7 之組合足以證明系爭專利申請專利範圍第9 項不具進步性:

證據7已揭示一水陸兩用型車, 其車體具有一密封內艙, 密封內艙另設有直立艙壁49, 動力軸穿過直立艙壁49之開口63傳至分動箱23, 且開口設有不透液體密封64, 是以, 系爭專利申請專利範圍第9 項之主要特徵已為證據3 、4 及7 所揭示, 其組合自可證明系爭專利申請專利範圍第9 項不具進步性。

(六) 證據3 、4 、9 之組合足以證明系爭專利申請專利範圍第10項不具進步性:

證據3 圖1 及第9 頁倒數第7 行至最後一行之記載可知證據3 之元件4 、6 、8 、10為「差速器」。證據9 所揭示之防滑差速器即系爭專利之自動嚙合式防滑差速器, 而自動嚙合本就是防滑差速器之基本原理, 其係藉由車輪打滑空轉時所產生的離心力來達到自動嚙合的效果。是以, 系爭專利申請專利範圍第10項之主要特徵已為證據3 、4 、9 所揭示, 其組合自可證明系爭專利申請專利範圍第10項不具進步性。

(七) 證據3 、4 、8 之組合足以證明系爭專利申請專利範圍第11項不具進步性:

證據8 第0020段第26行至第41行及第1 圖復揭示整合式分動箱及貫通式軸單元4 經由推進軸10將動力向後傳送到貫通式軸單元9 ; 第0022段及第1 圖揭示貫通式軸單元9 其動力輸入端11連接於整合式分動箱及貫通式軸單元4 之動力輸出端6 ; 第0023段及第1 圖揭露貫通式軸單元9 之兩側具有一橫向動力輸出端13, 連接於各側驅動車輪; 第0024段第25行至第27行及第1 圖則揭露貫通式軸單元9 經由第二動力輸出端12將動力傳輸到貫通式軸單元9 下游之驅動軸19。是以, 證據3 、4 、8 已揭露系爭專利申請專利範圍第11項之主要特徵, 其組合自可證明系爭專利申請專利範圍第11項不具進步性。

(八) 並聲明:(1)原告之訴駁回。(2)訴訟費用由原告負擔。

五、上開事實概要欄所述之事實, 為兩造所不爭執, 並有系爭專利說明書(見舉發卷第45至61頁)、專利舉發申請書(見舉

發卷第77頁)、專利更正申請書(見舉發卷第11頁)、經濟部智慧財產局專利舉發審定書(見本院卷第33至39頁)、經濟部訴願決定書(見本院卷第40至63頁)在卷可稽,堪認為真正。

六、經核本件兩造爭點為:(一)下列證據組合可否證明系爭專利申請專利範圍第1項不具進步性?1.證據2、4之組合。2.證據3、4之組合。3.證據4、8之組合。4.證據3、4、8之組合。(二)下列證據組合可否證明系爭專利申請專利範圍第2項、第3項、第6項、第7項不具進步性?1.證據3、4之組合。2.證據2、3、4之組合。(三)證據3、4、5之組合可否證明系爭專利申請專利範圍第4項、第5項不具進步性?(四)證據3、4、6之組合可否證明系爭專利申請專利範圍第8項不具進步性?(五)證據3、4、7之組合可否證明系爭專利申請專利範圍第9項不具進步性?(六)證據3、4、9之組合可否證明系爭專利申請專利範圍第10項不具進步性?(七)證據3、4、8之組合可否證明系爭專利申請專利範圍第11項不具進步性?本院判斷如下:

(一)查系爭專利係於95年9月29日申請,經審定核准專利後,於98年11月11日公告,其優先權日為95年4月21日等情,有專利說明書附卷可參(見舉發卷第45至61頁),因此,系爭專利有無撤銷之原因,應以核准審定時即92年2月6日修正公布、93年7月1日施行之專利法為斷(下稱92年專利法),合先敘明。又按凡利用自然法則之技術思想之創作,而可供產業上利用者,得依法申請取得發明專利,92年專利法第21條、第22條第1項前段分別定有明文。惟發明如「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」,仍不得依本法申請取得發明專利,復為同法第22條第4項所明定。而發明有違反同法第22條第4項規定者,任何人得附具證據,向專利專責機關舉發之(同法第67條第2項規定參照)。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(即參加人)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。

(二)系爭專利之技術內容:

1、系爭專利創作提供一種裝甲車,其包含一裝甲車體,其設有複數相間隔輪軸,其中至少二該些輪軸為驅動輪軸;該車體中設有一動力機組及一驅動線,該驅動線以驅動式連接該動力機組至該些驅動輪軸,於車體上之該動力機組係

於該些輪軸之上，且該驅動線包含一減速箱，用以將動力自該動力機組至一動力分動箱，該分動箱將動力拆分傳輸至該些驅動輪軸上。又該動力機組為模組化動力機組，設有引擎、變速器及減速箱組件、及引擎冷卻系統，皆安裝一起於一整體模組單元，該模組單元則以可拆卸式安設於該車體中（見舉發卷第59頁）。

- 2、系爭專利曾於100年12月20日提出申請專利範圍更正本，該更正後之申請專利範圍共計11項，其中第1項為獨立項，第2至11項為直接或間接依附於第1項之附屬項，其更正本與公告本相較，僅將申請專利範圍第2項併入第1項改寫為更正後第1項，刪除原申請專利範圍第1項，餘附屬項則直接或間接依附於更正後第1項，其更正符合92年專利法第64條第1項第1款及第2項規定，業經被告准予更正並另行公告在案，是本件舉發案自應以更正後之申請專利範圍為審查。本件更正後之申請專利範圍內容如下（見本院卷第32至32頁背面）：
 - (1)一種裝甲車，包含：一裝甲車體；設於該車體內之複數相間隔輪軸；至少二該些輪軸為驅動輪軸；設於該車體內之一動力機組；一驅動線，以驅動式將該動力機組連接該些驅動輪軸，設於車體之該動力機組係位於該些輪軸之上，且該驅動線包含一減速箱，以將動力自該動力機組傳輸至該驅動線之一分動箱，該分動箱再拆分動力並傳送至該些驅動輪軸；其中，該動力機組為模組化動力機組，設有引擎、變速器及該減速箱之組件、及引擎冷卻系統，皆安裝一起於一整體模組單元，該模組單元則以可拆卸式安設於該車體中。
 - (2)如申請專利範圍第1項所述之裝甲車，其中該引擎、變速器及減速箱係設於副支架上，並以該減速箱設於最前方，使得來自該引擎及變速器之一驅動軸於副支架上係朝向前方並連接該減速箱朝向後之一動力輸入端，且該減速箱之一動力輸出端係朝向後以將向前動力傳輸至該分動箱。
 - (3)如前述申請專利範圍第1項所述之裝甲車，其中該減速箱具有一動力截斷裝置，經操作截斷自該引擎傳至該些驅動輪軸之動力。
 - (4)如前述申請專利範圍第1項所述之裝甲車，其中該減速箱包含一駐車剎車裝置。
 - (5)如申請專利範圍第4項之裝甲車，其中該駐車剎車裝置係設於該減速箱中之一動力截斷裝置的下游。
 - (6)如前述申請專利範圍第1項所述之裝甲車，其中該減速箱

係緊密偶合該變速器，該變速器及該減速箱各具有分離殼體。

(7)如前述申請專利範圍第2 項所述之裝甲車，其中該減速箱之動力輸出端係連接為拆分動力之該分動箱，該分動箱包括：一對橫向第一動力輸出端，其用連接於一第一驅動輪軸上位於該分動箱各側之車輪；一向前第二動力輸出端，位於該分動箱之前端並連接該裝甲車之一向前第二驅動輪軸；及一向後第三動力輸出端，位於該分動箱之後端並連接該裝甲車之一向後第三驅動輪軸。

(8)如前述申請專利範圍第1 項所述之裝甲車，其中該減速箱或該分動箱其中之一設有一急用轉向泵，其以驅動式連接該裝甲車之該些車輪，使當該裝甲車被拖吊時，該急用轉向泵經由車輪的轉動受驅動。

(9)如前述申請專利範圍第1 項所述之裝甲車，其中該裝甲車為水陸兩用型車，且該車體具有一密封內艙，於該裝甲車浮於水上時可防止水面下之處被水滲透；該密封內艙另設有一直立艙壁，動力為自該減速箱透過該直立艙壁之一開口傳至該分動箱，且該開口與該分動箱之一動力輸入端之間設有不透液體密封。

(10)如前述申請專利範圍第1 項所述之裝甲車，其中該裝甲車之驅動線上設有複數差速器，且部分或所有該些差速器設有一自動嚙合式防滑差速器。

如前述申請專利範圍第1 項所述之裝甲車，其中該驅動線上以該分動箱之下游處設有一貫通式驅動軸單元，該貫通式驅動軸單元包括：一動力輸入端，為連接於該分動箱之一動力輸出端；一第一橫向動力輸出端，連接於該貫通式驅動軸單元之各側驅動車輪；及一第二動力輸出端，用以將動力向前傳至該驅動線中位於該貫通式驅動軸單元下游之另一驅動軸。

(三) 本件舉發證據之說明：

1、證據2之技術內容（見舉發卷第32至44頁）：

證據2為94年2月出版之「尖端科技」軍事雜誌，其出版日期早於系爭專利之優先權日（95年4月21日），可為系爭專利相關之先前技術。查證據2第28-30頁附圖與文字揭露雲豹8x8、法赫德AlFahad 8x8、AV81特拉克斯Terrex 8x8、三星8x8以及九六式8x8等五種裝甲車之裝甲車體；其第26頁上方附圖所示之雲豹裝甲車的「動力傳動及輪區總成」中，具有八個相間隔輪軸，其分別連接八個輪胎、傳動軸（P23,P34）、差速箱（A1,A2,A3,A4）；A2差速箱經由P23

傳動軸連接A3差速箱，A3差速箱經由P34傳動軸連接A4差速箱加力箱；變速箱、引擎與冷卻系統；另其第18頁第2欄記載「CM32採8輪全時傳動，而其傳動系統會依電腦對路況與輪胎受力的研判，自行分佈驅動力」及該頁下方附圖揭露「CM32採8輪全時傳動與8輪獨立承載系統設計」；其第29頁有關法赫德A1 Fahad 8x8戰車車款之介紹，於最左欄中間記載：「高速行駛時後2軸則以差動軸提升過彎穩定度，道路行駛由第1、4軸傳動，越野則改為4軸全輪傳動，．．．」之行走傳動型式。其主要圖示如附圖2 所示。

2、證據3 之技術內容（見舉發卷第23至31頁）：

證據3 為93年12月16日公開之我國第200427596 號「車輛傳動軸」專利案。其公開日早於系爭專利之優先權日（95年4月21日），可為系爭專利相關之先前技術。查證據3 揭露一種車輛傳動軸，其所包含具有整合式分動箱之主軸單元建置有三具差動單元(differential units)，其中第一差動單元用以切分(split) 車輛前方與後方之動力，第二差動單元係用以切分傳往主軸單元兩端之動力，第三差動單元則用以切分車輛兩側輪軸之動力，其動力係經由推進軸(propeller shaft)3傳送至整合式分動箱及主軸單元4，所述主軸單元4 將動力藉由推進軸5 往前傳送至前軸差動單元(front axle differential unit)6，並將動力藉由推進軸7 往後傳送至第三軸單元8。後續動力進一步從第三軸單元8 經由推進軸9 繼續傳送至後軸單元(rear axle unit)10。每一軸單元4,6,8,10藉由一對半軸驅動軸(half-shaft drive shafts)11 向外延伸至輪轂(wheel hubs)12，輪轂12則用以安裝車輪14；推進軸3 係連接至驅動輸入軸16上之輸入凸緣(input flange)15。驅動輸入軸16連接第一輸入齒輪17與第二輸入齒輪18，其分別與第一輸出齒輪19與第二輸出齒輪20相匹配。第一輸出齒輪19與第二輸出齒輪20分別組合至前驅動輸出軸21與後驅動輸出軸22，以將動力分別藉由推進軸5 與7 傳送至前軸差動單元6 與第三軸單元8；所述前驅動輸出軸21之後端經由傳動裝置(gearing)24 與軸差動單元(axle differential unit)25 連接至一對橫向輪驅動輸出端(transverse wheel drive outputs)，分別稱為右輪驅動輸出端26與左輪驅動輸出端27，其依次經由輪軸11連接至主軸單元4 之車輪14；又差動單元30連接在所述驅動輸入軸16上，用以切分車輛前輪與後輪之間的動力。另有一差動單元32連接在所述

前驅動輸出軸21上，用以切分傳往推進軸5 以及傳往右輪驅動輸出端26與左輪驅動輸出端27之動力。其主要示意圖如附圖3 所示。

3、證據4之技術內容（見舉發卷第17至22頁）：

證據4 為90年（2001年）7 月10日公告之美國US0000000B 1 號「機車之內燃引擎」專利案，其公告日早於系爭專利之優先權日（95年4 月21日），可為系爭專利相關之先前技術。證據4 揭露一種整合有冷卻及變速之W 型內燃引擎系統，其包括有汽缸引擎本體1 、變速及減速機構20及曲軸箱16等，並藉由法蘭167 於底部鎖固油盤21，並以油盤21內之機油作為冷卻單元210 者；又其中之油盤21、冷卻機油21'、變速及減速機構20、皮帶或鍊條等構件可適用於W 型或V 型內燃引擎系統（見圖4 、5 及說明書第3 欄第58-67 行），另證據4 說明書第3 欄61行至第63行揭露「W 型內燃引擎模組包含引擎本體1 、變速器及減速箱組件20、20' 及冷卻系統（第4 、5 圖汽缸頭之葉片、第5 圖元件210 ）。其主要示意圖如附圖4 所示。

4、證據5之技術內容（見舉發卷第13至16頁）：

證據5 為75年（西元1986年）3 月25日公告之美國US0000 000 號「車輛傳動箱及驅動線煞車機構」專利案，其公告日早於系爭專利之優先權日（95年4 月21日），可為系爭專利相關之先前技術。證據5 揭示一種車輛傳動箱及驅動線煞車機構，該驅動該動力傳動煞車機構(driveline brake mechanism)16可驅動前輪18及後輪20產生轉動或停止，該驅動該動力傳動煞車機構(driveline brake mechanism)16 包括與引擎系統12（配合第5 圖）聯結之具第一輸入齒輪24的傳動裝置14（具有減速、變速之功能）及具第二輸入齒輪44，該引擎系統12輸出之動力經第一輸入齒輪24分別傳輸至傳動裝置14（具有減速、變速之功能）及泵浦50外，並可透過齒輪32及齒輪28驅動動力輸出軸36，另藉由煞車配件40（driveline brake assembly）之操作使動力輸出軸36停止旋動，而第二輸入齒輪44則是與一動力傳出裝置(PTO) 離合器配件52之齒輪56嚙合。其主要示意圖如附圖5 所示。

5、證據6之技術內容（見舉發卷第9至12頁）：

證據6為60年（西元1971年）10月19日公告之美國US00000 00號「車用油壓組件之緊急供應系統」專利案，其公告日早於系爭專利之優先權日（95年4月21日），可為系爭專利相關之先前技術。證據6揭示一種車用油壓組件之緊急

供應系統，其正常之液壓系統主要來源是來自於一個發動機驅動的泵10所產生之液壓系統，而另一緊急供應之液壓系統之壓力來自第另一個輪驅動的泵40，以確保原正常之液壓故障時，仍能供給該車輛運動；俾當系統正常流量低於一個預定值時，該應急系統能予以補充或替換。其主要示意圖如附圖6所示。

6、證據7之技術內容（見舉發卷第1至8頁）：

證據7為75年（西元1986年）8月26日公告之美國US0000000號「裝甲車用驅動鏈」專利案，其公告日早於系爭專利之優先權日（95年4月21日），可為系爭專利相關之先前技術。證據7揭露一種裝甲車用驅動鏈結構，其內容揭露以裝甲或耐磨鋼板焊接成硬殼式或一體化船體，該船體包括一底部或底板部36、下側壁部（37和38）、上側壁部（39和40）、下側前壁部41及上側的前壁或罩部42、後壁部43和一個頂部或屋頂部分44，另在地板部36上安裝有動力底盤45，該動力底盤45之前端和後端的下部是開放的，以容納軸總成(22、23)，該軸總成(22、23)為交錯齒輪、單速、雙級減速型式，包括有煞車、車輪及輪胎等構件，且與懸吊系統連結，該軸總成(22、23)受切斷離合器61（disconnect clutch）分別以軸軸(60、62)驅動。又該船體除可於兩棲作戰時防止水進入艙內外，位於船體內之鏈條傳動總成58將動力傳至由端壁49開口63伸出之萬向軸59，並藉由橡膠罩（rubber boot 64）連結於端壁49以形成密封（見說明書第5欄第50至64行）。其主要示意圖如附圖7所示。

7、證據8之技術內容（見舉發卷第87至91頁）：

證據8為91年（西元2002年）8月14日公告之歐洲EP0000000A2號「裝甲車用驅動鏈」專利案，其公告日早於系爭專利之優先權日（95年4月21日），可為系爭專利相關之先前技術。證據8揭露一種裝甲車用驅動鏈結構（見圖1及【0020】之說明），係有關×8（具有4個彼此相間隔之驅動輪軸95）裝甲車之動力傳動機構，其動力傳動係來自引擎、經變速箱再至減速箱2後，再藉由推進軸3將動力引入分動箱及貫穿式驅動軸單元4，該分動箱及貫穿式驅動軸單元4會將部分動力經推進軸14向前傳送至前軸差速單元17、部分動力經推進軸10向後傳送至驅動軸單元9及後軸差速單元21，即該被拆分之動力係分別經由該分動箱及貫穿式驅動軸單元4、驅動軸單元9、前軸差速單元17及後軸差速單元21傳送至各驅動輪軸95。其主要示意圖

如附圖8所示。

8、證據9之技術內容（見舉發卷第84至86頁）：

證據9 為徐氏文教基金會出版於88年8 月再版13刷之「最新汽車學」第370 至373 頁內容。其出版日早於系爭專利之優先權日（95年4 月21日），可為系爭專利相關之先前技術。證據9 揭露各種差速器之種類及結構，包括標準差速器、防滑差速器、控制差速器等，其中之防滑差速器（Noslip differential ）除裝有兩組離合器片外，與普通差速器之結構相似，於其小齒輪軸端置於差速箱兩半部之凹槽口內；動力自驅動小齒輪經過輪軸驅動齒輪及差速箱至小齒輪軸，然後經過差速小齒輪及差速側小齒輪至輪軸心軸，此時轉動之差速箱帶動小齒輪軸繞其旋轉，當小齒輪軸滑出時，此種力量傳至離合器片，因此離合器片將輪軸心軸與差速箱鎖住，如一車輪遭遇冰泥暫時失去牽引力而打滑時，另一較大牽引力之車輪亦不能加快轉動。其主要圖示如附圖9所示。

（四）本件所屬技術領域中通常知識者之標準：

- 1、按所謂「該發明所屬技術領域中具有通常知識者」，為專利法上一擬制之人，該擬制之人，具有該發明所屬技術領域中之通常知識及執行例行工作、實驗的普通能力，而能理解、利用申請日之前的先前技術，另所謂「通常知識（general knowledge）」，指該發明所屬技術領域中已知的普通知識，包括習知或普遍使用的資訊以及教科書或工具書內所載之資訊，或從經驗法則所瞭解的事項。且若所欲解決之問題能促使該發明所屬技術領域中具有通常知識者在其他技術領域中尋求解決問題的技術手段，則其亦具有該其他技術領域中之通常知識及執行例行工作、實驗的普通能力。
- 2、查系爭專利之技術領域乃有關於裝甲車及用於該車之傳動系統，其結構設計需考量能應付作戰時之天候、地形等因素，且需能達到機件快速整備、維修以利隨時接戰之目的，其技術領域具有技術高度及領域之特殊性，是系爭專利所屬技術領域中通常知識者不僅須具備傳統車輛傳動之基本知識，更須具備對於裝甲車傳動系統有蒐集資料、分析、研發及整合能力之人，方足以勝任，合先敘明。

（五）證據3、4之組合可證明系爭專利申請專利範圍第1項不具進步性：

- 1、系爭專利申請專利範圍第1項與證據3、證據4相較，系爭專利為一種裝甲車，包含：一裝甲車體；設於該車體內之

複數相間隔輪軸（證據3 圖1 揭露複數輪軸11，該些輪軸11採相間隔設置）；至少二該些輪軸為驅動輪軸（對應於證據3 說明書第9 頁「每一軸單元4,6,8, 10 藉由一對半軸驅動軸向外延伸至輪殼殼12」）；設於該車體內之一動力機組（對應於證據3 說明書第9 頁第12行「數字2 所標繪者係連接至引擎與傳動齒輪箱」）；一驅動線，以驅動式將該動力機組連接該些驅動輪軸，設於車體之該動力機組係位於該些輪軸之上（對應於證據3 說明書第9 頁第12 行「數字2 所標繪者係連接至引擎與傳動齒輪箱」），且該驅動線包含一減速箱，以將動力自該動力機組傳輸至該驅動線之一分動箱，該分動箱再拆分動力並傳送至該些驅動輪軸（對應於證據3 圖1 及說明書第9 頁第15行至第24 行揭露「...，其動力係經由推進軸(propeller shaft) 3 傳送至整合式分動箱及主軸單元4 。後續圖二對於整合式分動箱及主軸單元4 會有進一步詳盡之描繪。所述主軸單元4 將動力藉由推進軸5 往前傳送至前軸差動單元

(front axle differential unit)6，並將動力藉由推進軸7 往後傳送至第三軸單元8 。後續動力進一步從第三軸單元8 經由推進軸9 繼續傳送至後軸單元(rear axle unit)10 。每一軸單元4,6,8,10藉由一對半軸驅動軸(half-shaft drive shafts)11 向外延伸至輪殼(wheelhubs)12，輪殼12則用以安裝車輪14。」）；其中，該動力機組為模組化動力機組，設有引擎、變速器及該減速箱之組件、及引擎冷卻系統，皆安裝一起於一整體模組單元，該模組單元則以可拆卸式安設於該車體中（證據4 第4、5 圖、說明書第3 欄61行至第63行揭露「W 型內燃引擎模組包含引擎本體1、變速器及減速箱組件20、20' 及冷卻系統（第4、5 圖汽缸頭之葉片、第5 圖元件210）」，並於第10圖顯示組裝完整之機車）。

- 2、由上可知，系爭專利申請專利範圍第1 項大部分之技術特徵已分別為證據3、4 所揭露，差異僅在於系爭專利申請專利範圍第1 項「裝甲車體」。然細究證據3 之說明書及圖式，證據3 所揭露者為一種8x8 車輛傳動軸，包括有整合式分動箱之主軸單元將動力進一步傳送至車輛前端及後端之輪軸，且於技術特徵適用於安裝有該車輛傳動軸的車輛（見證據3 申請專利範圍第10項），該8x8 之車輛傳動軸並非一般車輛之傳動系統，且因其進一步界定具有整合式分動箱之主軸單元(4)，而該整合式分動箱之主軸單元(4) 建置有三具差動單元(differential units)，其中

第一差動單元用以切分(split) 車輛前方與後方之動力，第二差動單元係用以切分傳往主軸單元兩端之動力，第三差動單元則用以切分車輛兩側輪軸之動力。是以，能適用於證據3 之8x8 車輛傳動軸的車體顯已特定，將「裝甲車體」加裝應用於證據3 上對所屬技術領域中具有通常知識者而言並無困難。再者，證據3、4 皆為有關可產生動力輸出之車輛傳動系統及變減速機構之動傳機構技術領域，且由該傳動技術演進之歷程及技術層次的高低觀之，證據4 為有關機車用內燃引擎之動力輸出及傳動，屬運用在民生交通之個人機具方面，對於動力機械領域之通常知識而言，核為一長期發展且成熟之基礎技術；而證據3 是屬於運用於惡劣地形，且需克服氣候及環境均不佳之裝甲車科技層次，則以證據3 所屬技術領域中具有通常知識者，自應具有該證據4 之內燃機原理、動力傳動及輸出之基礎知識及能力，方能進一步進行證據3 裝甲車相關技術之開發，故就該具有與系爭專利同屬裝甲車技術領域之證據3 技術層次的通常知識者而言，考量如何將引擎動力作有效輸出（冷卻問題），並配合證據4 傳動機構、減速構件之連接等相關的問題時，自有其動機參考證據4 之技術內容而予以應用或組合，藉以達成如系爭專利之裝甲車傳動系統，並無技術上明顯扞格之情事，是證據3、4 當有傳動技術上之相關連且有組合上之動機，原告主張證據3、4 無結合動機云云，並不足採。又系爭專利申請專利範圍第1 項之技術特徵已分別為證據3、4 所揭露，業如前述，是就系爭專利裝甲車所屬技術領域中具有通常知識者而言，參酌證據3、4 之具冷卻效果之動力源、傳動機構、分動箱、變速器及減速箱等整體技術內容，據以匹配組合並完成系爭專利申請專利範圍第1 項之裝甲車結構，當屬輕易，是證據3、4 之組合自足以證明系爭專利申請專利範圍第1 項不具進步性。

3、至原告雖主張，證據3未揭露系爭專利申請專利範圍第1項之裝甲車體與減速箱、證據4未揭露模組化動力機組云云，然查：

(1)證據3 申請專利範圍第10項之車輛結構為具備有多傳動軸的車輛，其說明書所述8x8 底盤多特定運用於軍事車輛車體之傳動軸上，是所屬技術領域中具通常知識者依證據3 之教示，將證據3 應用於系爭專利「裝甲車體」上並無困難，業如前述。

(2)又證據3 說明書第9 頁第14行有「數字2 所標繪者係連接

至引擎與傳動齒輪箱，其動力係經由推進軸(propeller shaft)3 傳送至整合式分動箱及主軸單元4。」以一般通曉引擎傳動之通常知識者而言，怠無直接將引擎曲軸直接作動力輸出，而會作空檔、前進、後退及檔數(轉速)之切換設計，故證據3 該「傳動齒輪箱」即隱含或教示其具有相當於「減速箱」之減速機制。

(3)再者，證據4 之創作名稱業已指明證據4 為一種機車用內燃引擎(Internal combustion engine for a motorcycle)，其申請專利範圍第27項及第37項之技術特徵皆指一種機車用內燃引擎之模組系統(第27項「A modular system for an internal combustion engine for a motorcycle, . . .」、第37項「A modular system according to claim 36, wherein the intermediate gear configured as reduction gear is shiftable to enable changing of the reduction ratio.」)，且於其說明書第3 欄第61行起敘明：「圖4 顯示一種汽缸1 呈現W 配置之內燃引擎變體型式，包括有作為減速齒輪之中間齒輪20。」(FIG. 4 shows a variant of an internal combustion engine with cylinders 1 arranged in a W, including an intermediate gear 20 configured as a reduction gear.)、及「圖5 所示汽缸1 呈現W 配置之內燃引擎型式，其曲軸箱16之底部設置有油盆緣167 以承載油盆21並作為油冷卻單元210 者。」(FIG. 5 presents an internal combustion engine with cylinders 1 arranged in a W, where the crankcase 16 is provided with an oil pan flange 167 on its lower side for carrying an oilpan 21 configured as oil tank/oil cooler unit 210.)，是以，證據4 已清楚揭露其內燃引擎系統乃將動力輸出、傳動變速及冷卻等技術構成一模組化設計，而非僅為「引擎內之構件」模組化而已，原告所執理由委無足採。

(六)證據3、4之組合可證明系爭專利申請專利範圍第2項不具進步性：

系爭專利申請專利範圍第2 項依附於第1 項，除所依附第1 項之所有技術特徵外，進一步界定「其中該引擎、變速器及減速箱係設於副支架上，並以該減速箱設於最前方，使得來自該引擎及變速器之一驅動軸於副支架上係朝向前方並連接該減速箱朝向後之一動力輸入端，且該減速箱之一動力輸出端係朝向後以將向前動力傳輸至該分動箱。」

查證據4 第4 圖、說明書第3 欄第61行至第63行揭露W 型內燃引擎模組包含引擎本體1 、變速器及減速箱組件20、20' 及冷卻系統（第4 、5 圖汽缸頭之葉片、第5 圖元件210 ）皆設置於具有油盤21之曲軸箱16上，足見證據4 之變速器及減速箱組件20、20' 即具有接受引擎本體1 之動力輸入及向外傳輸動力之功能，自己揭露系爭專利申請專利範圍第2 項所進一步界定之技術特徵。又證據3 、4 之組合可證明系爭專利申請專利範圍第1 項不具進步性業如前述，則證據3 、4 之組合當亦可證明系爭專利申請專利範圍第2 項不具進步性。

（七）證據3、4之組合可證明系爭專利申請專利範圍第3項不具進步性：

系爭專利申請專利範圍第3項依附於第1項，除所依附第1項之所有技術特徵外，進一步界定「其中該減速箱具有一動力截斷裝置，經操作截斷自該引擎傳至該些驅動輪軸之動力。」查證據4業已揭露「離合器27」之構件（見第6圖及說明書第3欄第50行），而一般離合器構件之作用，即是用以將來自該引擎傳至驅動輪軸之動力予以截斷之動力截斷裝置，是證據4自己揭露系爭專利申請專利範圍第3項所進一步界定之技術特徵。又證據3、4之組合可證明系爭專利申請專利範圍第1項不具進步性業如前述，則證據3、4之組合當亦可證明系爭專利申請專利範圍第3項不具進步性。

（八）證據3、4、5之組合可證明系爭專利申請專利範圍第4項不具進步性：

系爭專利申請專利範圍第4項依附於第1項，除所依附第1項之所有技術特徵外，進一步界定「其中該減速箱包含一駐車剎車裝置。」查證據5揭示一種車輛傳動箱及驅動線煞車機構，其引擎系統12（配合第5圖）輸出之動力可經由具第一齒輪24之傳動裝置14（具有減速、變速之功能）將動力由傳動軸36輸出；另藉由煞車配件40（driveline brake assembly）之操作使動力輸出軸36停止旋轉，故該證據5之動力傳動煞車機構(driveline brake mechanism 16)即可對應系爭專利之「駐車剎車裝置」，是證據5自己揭露系爭專利申請專利範圍第4項所進一步界定之技術特徵。又證據3、4之組合可證明系爭專利申請專利範圍第1項不具進步性業如前述，而證據5與證據3、4皆為有關可產生動力輸出之車輛傳動系統、變減速機構之傳動機構技術領域，故就系爭專利有關裝甲車此種科技等級所屬技術

領域中具有通常知識者而言，如何將引擎動力作有效輸出（冷卻問題），並配合傳動機構、減速構件之連接及後續及煞車等相關問題時，應有其動機參考該等證據資料之技術內容而予以應用或組合，藉以達成如系爭專利之裝甲車傳動系統停駐制車者，且不生明顯扞格之情事，是證據3、4、5之組合當亦可證明系爭專利申請專利範圍第4項不具進步性。

(九) 證據3、4、5之組合可證明系爭專利申請專利範圍第5項不具進步性：

系爭專利申請專利範圍第5項依附於第4項，除所依附第4項之所有技術特徵外，進一步界定「其中該駐車制車裝置係設於該減速箱中之一動力截斷裝置的下游。」查系爭專利說明書第8頁第4行記載：「聯軸器26上設有一制車碟28，為與對應之制動鉗29互動以提供駐車制車用。殼體20上設有一動力截斷裝置29a，其以操作式將自引擎傳至驅動輪軸之驅動截斷。」而證據5（配合第5圖）藉由煞車配件40（driveline brake assembly）之操作使動力輸出軸36停止旋轉，故證據5之動力傳動煞車機構（driveline brake mechanism 16）可對應系爭專利之「駐車制車裝置」外，證據5位於該「動力傳動煞車機構（driveline brake mechanism 16）」後端、藉由齒輪56與第二輸入齒輪44嚙合之動力傳出裝置（PTO）離合器52，可對應系爭專利之「動力截斷裝置」，是證據5自己揭露系爭專利申請專利範圍第5項所進一步界定之技術特徵。又證據3、4、5之組合可證明系爭專利申請專利範圍第4項不具進步性業如前述，是證據3、4、5之組合當亦可證明系爭專利申請專利範圍第5項不具進步性。

(十) 證據3、4之組合可證明系爭專利申請專利範圍第6項不具進步性：

系爭專利申請專利範圍第6項依附於第1項，除所依附第1項之所有技術特徵外，進一步界定「其中該減速箱係緊密偶合該變速器，該變速器及該減速箱各具有分離殼體。」查證據3（參照圖1所示之傳動系統配置中，其數字2所標繪部分者）於說明書第9頁第14行已敘明「數字2所標繪者係連接至引擎與傳動齒輪箱」之構造，蓋一般傳動齒輪箱係用與引擎之曲柄端連結，俾將引擎所輸出之動力經不同齒輪速比予以轉換後，以不同轉數及扭力輸出，故證據3數字2所標繪者已實質包括各具有分離殼體之減速箱及變速器，而已揭露系爭專利申請專利範圍第6項所進一步界

定之技術特徵。又證據3、4之組合可證明系爭專利申請專利範圍第1項不具進步性業如前述，則證據3、4之組合當亦可證明系爭專利申請專利範圍第6項不具進步性。

(十一) 證據3、4之組合可證明系爭專利申請專利範圍第7項不具進步性：

系爭專利申請專利範圍第7項依附於第2項，除所依附第2項之所有技術特徵外，進一步界定「其中該減速箱之動力輸出端係連接為拆分動力之該分動箱，該分動箱包括：一對橫向第一動力輸出端，其用連接於一第一驅動輪軸上位於該分動箱各側之車輪；一向前第二動力輸出端，位於該分動箱之前端並連接該裝甲車之一向前第二驅動輪軸；及一向後第三動力輸出端，位於該分動箱之後端並連接該裝甲車之一向後第三驅動輪軸。」查證據3圖2（整合式分動箱及驅動軸單元之透視圖）及證據3說明書第10頁第2行至第14行已揭露：「整合式分動箱及主軸單元的外殼並未畫出。推進軸3係連接至驅動輸入軸16上之輸入凸緣(input flange)15。驅動輸入軸16連接第一輸入齒輪17與第二輸入齒輪18，其分別與第一輸出齒輪19與第二輸出齒輪20相匹配。第一輸出齒輪19與第二輸出齒輪20分別組合至前驅動輸出軸21與後驅動輸出軸22，以將動力分別藉由推進軸5與7傳送至前軸差動單元6與第三軸單元8。所述前驅動輸出軸21之後端經由傳動裝置(gearing)24與軸差動單元(axle differential unit)25連接至一對橫向輪驅動輸出端(transverse wheel drive outputs)，分別稱為右輪驅動輸出端26與左輪驅動輸出端27，其依次經由輪軸11連接至主軸單元4之車輪14。」故系爭專利申請專利範圍第7項關於「分動箱」單元之技術特徵，業已為證據3所揭示。又證據3、4之組合可證明系爭專利申請專利範圍第2項不具進步性業如前述，則證據3、4之組合當亦可證明系爭專利申請專利範圍第7項不具進步性。

(十二) 證據3、4、6之組合可證明系爭專利申請專利範圍第8項不具進步性：

系爭專利申請專利範圍第8項依附於第1項，除所依附第1項之所有技術特徵外，進一步界定「其中該減速箱或該分動箱其中之一設有一急用轉向泵，其以驅動式連接該裝甲車之該些車輪，使當該裝甲車被拖吊時，該急用轉向泵經由車輪的轉動受驅動。」查證據6業已揭露其車用油壓所包括的一緊急供應液壓系統，係用以配合移

動車輛之轉向機制，該緊急供應液壓系統之補充或替換壓力來自第另一個輪驅動的泵40，則藉由該緊急供應液壓系統之饋送，自能驅動車輛車輪之轉動，是證據6自己揭露系爭專利申請專利範圍第8項所進一步界定之技術特徵。又證據3、4之組合可證明系爭專利申請專利範圍第1項不具進步性業如前述，而證據3、4、6皆為運用於車輛引擎動力傳動機構之內容，證據6又更進一步考量到當車輛發生故障時，能透過液壓系統提供一緊急補充或替換者，蓋系爭專利及證據3、6皆為重型機具，在面臨到非人力或簡易工具所能排除之車輛引擎或傳動系統故障時，理當有配置一緊急應變之油壓系統需求，藉以減輕車輛發生故障時之嚴重性、以期儘快維修俾恢復作戰能力，故就系爭專利有關裝甲車此一科技等級所屬技術領域中具有通常知識者而言，應有其動機及合理之誘因參考上述該等證據之技術內容，預先在面臨如系爭專利之裝甲車動力驅動問題時，將證據3、4、6之技術內容加以運用或組合，建立該等應變措施，其組合並無困難，是證據3、4、6之組合當亦可證明系爭專利申請專利範圍第8項不具進步性。

(十三) 證據3、4、7之組合可證明系爭專利申請專利範圍第9項不具進步性：

- 1、系爭專利申請專利範圍第9項依附於第1項，除所依附第1項之所有技術特徵外，進一步界定「其中該裝甲車為水陸兩用型車，且該車體具有一密封內艙，於該裝甲車浮於水上時可防止水面下之處被水滲透；該密封內艙另設有一直立艙壁，動力為自該減速箱透過該直立艙壁之一開口傳至該分動箱，且該開口與該分動箱之一動力輸入端之間設有不透液體密封。」
- 2、茲與證據7相較，系爭專利之其中該裝甲車為水陸兩用型車（對應於證據7揭示一種可用於兩棲作戰（amphibious operation）之裝甲硬殼式或一體化船體），且該車體具有一密封內艙，於該裝甲車浮於水上時可防止水面下之處被水滲透（對應於證據7該船體包括一底部或底板部36、下側壁部（37和38）、上側壁部（39和40）、下側前壁部41及上側的前壁或罩部42、後壁部43和一個頂部或屋頂部分44）；該密封內艙另設有一直立艙壁，動力為自該減速箱透過該直立艙壁之一開口傳至該分動箱（證據7在地板部36上安裝有動力底盤45，該動力底盤45之前端和後端的下部是開放的，以容納軸總成

23，該軸總成23為具有交錯齒輪、單速、雙級減速型式，該軸總成(22、23)受切斷離合器61(disconnect clutch)分別以推進軸(60、62propeller sheft)驅動)，且該開口與該分動箱之一動力輸入端之間設有不透液體密封(證據7說明書第5欄第50至64行揭露在鏈驅動配件58與端壁49間可藉由橡膠罩(rubber boot 64)連結以形成密封)。至於系爭專利之「分動箱」可對應於證據7之「切斷離合器61(disconnect clutch)」及證據3圖1及說明書第9頁第14行至第23行揭露「一推進軸3傳送至整合式分動箱及主軸單元4，以驅動式將該引擎與傳動齒輪箱2連接該些驅動輪軸11」之結構，故系爭專利請求項9之技術特徵僅屬證據3、證據7間既有構件之轉置而已。

- 3、又證據3、4之組合可證明系爭專利申請專利範圍第1項不具進步性業如前述，而證據3、4、7皆為有關可產生動力輸出之車輛傳動系統及變減速機構之動傳機構技術領域，且證據3、7係運用於與重型車輛(如8 × 8車體、戰車車體)有關之技術領域，故就系爭專利有關裝甲車此一科技等級所屬技術領域中具有通常知識者而言，面臨將引擎動力、傳動機構、減速構件車體設計等整體構件連接之相關問題時，應有其動機參考該等證據之技術內容而予以應用或組合，並藉以達成如系爭專利之裝甲車傳動系統及其車體結構而不生明顯扞格之情事，是其三者有技術組合上之動機，故證據3、4、7之組合當亦可證明系爭專利申請專利範圍第9項不具進步性。

(十四)證據3、4、9之組合可證明系爭專利申請專利範圍第10項不具進步性：

系爭專利申請專利範圍第10項依附於第1項，除所依附第1項之所有技術特徵外，進一步界定「其中該裝甲車之驅動線上設有複數差速器，且部分或所有該些差速器設有一自動嚙合式防滑差速器。」然查，將差速器運用並組合於車輪驅動裝置上已屬習知技術，系爭專利雖界定其差速器為一「自動嚙合式防滑差速器」，惟系爭專利並未進一步說明其「自動嚙合式防滑差速器」之作動機制，而證據9業已列示各種差速器之種類及結構，包括標準差速器、防滑差速器、控制差速器等，其中之防滑差速器(Noslip differential)除裝有兩組離合器片外，與普通差速器之結構相似，於其小齒輪軸端置於

差速箱兩半部之凹槽口內；動力自驅動小齒輪經過輪軸驅動齒輪及差速箱至小齒輪軸，然後經過差速小齒輪及差速側小齒輪至輪軸心軸，此時轉動之差速箱帶動小齒輪軸繞其旋轉，當小齒輪軸滑出時，此種力量傳至離合器片，因此離合器片將輪軸心軸與差速箱鎖住，如一車輪遭遇冰泥暫時失去牽引力而打滑時，另一較大牽引力之車輪亦不能加快轉動，故證據9利用小齒輪軸旋轉之離心力使離合器片自動將輪軸心軸與差速箱鎖住，實已揭露系爭專利有關「自動嚙合式防滑差速器」之結構。又證據3、4之組合可證明系爭專利申請專利範圍第1項不具進步性業如前述，而證據3、4、9皆為有關可產生動力輸出之車輛傳動系統、減變速機構之動傳機構技術領域，就系爭專利有關裝甲車此一科技等級所屬技術領域中具有通常知識者而言，當面臨如何將引擎動力配合傳動機構、減速構件及差速機構作連接，以防止車輛打滑及後續之相關問題時，應有其動機參考該等證據資料之技術內容而予以應用或組合，藉以達成如系爭專利之裝甲車防滑系統者，是其三者有技術組合上之動機，故證據3、4、9之組合當亦可證明系爭專利申請專利範圍第10項不具進步性。

(十五) 證據3、4、8之組合可證明系爭專利申請專利範圍第11項不具進步性：

- 1、系爭專利申請專利範圍第11項依附於第1項，除所依附第1項之所有技術特徵外，進一步界定「其中該驅動線上以該分動箱之下游處設有一貫通式驅動軸單元，該貫通式驅動軸單元包括：一動力輸入端，為連接於該分動箱之一動力輸出端；一第一橫向動力輸出端，連接於該貫通式驅動軸單元之各側驅動車輪；及一第二動力輸出端，用以將動力向前傳至該驅動線中位於該貫通式驅動軸單元下游之另一驅動軸。」本請求項之技術特徵參酌系爭專利（併參第12圖）說明書第9頁第1行所述：「貫通式驅動軸單元70...用以連接推進軸48之動力輸入聯軸器72係設於一動力輸入軸73上，...。設於動力輸入軸73上之動力輸入齒輪74以驅動式與為差速單元76一部分之互補齒輪75相嚙合。差速單元76中具有一第一動力輸出軸78，其以旋轉式設於殼體71上並於終端設有一聯軸器79，以與最後端驅動輪軸6所接之一最終推進軸相連。一第二動力輸出軸82係以旋轉式設於殼體71中並與驅動輪軸5之一軸差速單元84相接，其中驅動輪

軸5 為設置於貫通式驅動軸單元70中。」

2、茲與證據8 比對，系爭專利之該驅動線上以該分動箱之下游處設有一貫通式驅動軸單元（對應於證據8 第【0020】段第26-41 行及第1 圖揭露整合式分動箱及貫通式軸單元4 經由推進軸10將動力向後傳送到貫通式軸單元9 ），該貫通式驅動軸單元包括：一動力輸入端，為連接於該分動箱之一動力輸出端（對應於證據8 第【0022】段及第1 圖揭露該整合式分動箱及貫通式軸單元4 之動力輸出端6 與貫通式軸單元9 之動力輸入端11連接）；一第一橫向動力輸出端，連接於該貫通式驅動軸單元之各側驅動車輪（對應於證據8 第【0023】段第18 行及第1 圖揭露該貫通式軸單元9 之兩側具有一橫向動力輸出端13）；及一第二動力輸出端，用以將動力向前傳至該驅動線中位於該貫通式驅動軸單元下游之另一驅動軸（證據8 於第【0024】段第25- 28行及第1 圖揭露貫通式軸單元9 經由第二動力輸出端12將動力傳輸到貫通式軸單元9 下游之驅動軸19，再與第四或後軸差速器單元21之聯結器20聯結），足見系爭專利申請專利範圍第11項所進一步界定之技術特徵已為證據8 所揭露。

3、再者，證據3 、4 之組合可證明系爭專利申請專利範圍第1 項不具進步性業如前述，而證據3 、4 、8 皆為有關引擎動力傳動機構之內容，證據8 又為證據3說明書中所引用之先前技術，且均論及有關產生動力輸出之引擎結構、傳動系統及變減速機構之技術，況依技術演進之歷程及技術層次的高低而言，證據3 及證據8 所屬裝甲車技術領域中具有通常知識者應具有證據4 之內燃機原理、動力傳動及輸出之基礎知識及能力，方能進一步進行證據3 或證據8 之研發，故就系爭專利有關裝甲車此一科技等級所屬技術領域中具有通常知識者而言，當面臨傳動機構之組配、減速構件之連接及影響引擎動力輸出之冷卻問題時，應有其動機參考該等證據之技術內容而予以應用或組合，藉以達成如系爭專利之裝甲車傳動系統者，且證據3 、4 、8 於結構設計上不生明顯扞格之情事，則所屬技術領域中具有通常知識者面臨系爭專利之裝甲車動力驅動問題時，自有其合理之誘因組合證據3 、4 、8 之技術內容而加以運用，是證據3 、4 、8 之組合當亦可證明系爭專利申請專利範圍第11項不具進步性。

（十六）至原告雖謂被告違反行政自我拘束原則及專利法規定云

云，然被告已於原處分中就系爭專利各請求項逐項與舉發證據之各技術特徵為比對，並說明系爭專利各請求項不具進步性之理由，自難認其違反行政自我拘束原則或專利法等規定。

七、綜上所述，經整體技術特徵比對，系爭專利各項申請專利範圍之主要結構與技術已為上開舉發證據所揭示，而為所屬技術領域中具有通常知識者顯能輕易完成者，不具有進步性。是被告以系爭專利有違92年專利法第22條第4項規定，而為「舉發成立，應撤銷專利權」之處分，參照首揭法條規定及說明，結論尚無不合。訴願決定予以維持，亦無違誤。原告主張前詞，請求撤銷訴願決定及原處分，為無理由，應予駁回。

八、本件事證已明，兩造及參加人其餘主張或答辯，及本件其餘爭點（例如其餘證據組合可否證明系爭專利各項申請專利範圍不具進步性），已與本院判決結果無涉，爰毋庸一一論列，併此敘明。

據上論結，本件原告之訴為無理由，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，判決如主文。

中 華 民 國 102 年 7 月 17 日

智慧財產法院第一庭

審判長法 官 李得灶

法 官 林秀圓

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	1.上訴人之配偶、三親等內之血親、
情形之一，經最高	二親等內之姻親具備律師資格者。
行政法院認為適當	2.稅務行政事件，具備會計師資格者
者，亦得為上訴審	。
訴訟代理人	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 102 年 7 月 17 日
書記官 王英傑