

中华人民共和国最高人民法院 行政判决书

(2010)行提字第5号

申请再审人（一审被告、二审上诉人）：国家知识产权局专利复审委员会，住所地北京市海淀区北四环西路9号银谷大厦10-12层。

法定代表人：张茂于，副主任。

委托代理人：王霞军，该委员会审查员。

委托代理人：余心蕾，该委员会审查员。

申请再审人（一审第三人、二审上诉人）：浙江今飞机械集团有限公司，住所地浙江省金华市仙华南街800号。

法定代表人：葛炳灶，董事长。

委托代理人：付振坤，男，1974年5月15日生，汉族，北京顺城凯隆知识产权代理有限公司法律部经理，住河南省洛阳市瀍河回族区启明东路25栋2门404号。

委托代理人：韩洪，男，1980年1月29日生，汉族，杭州华鼎知识产权代理事务所职员，住浙江省杭州市下城区体育场路335号。

被申请人（一审原告、二审被上诉人）：浙江万丰摩轮有限公司，住所地浙江省新昌县高新技术产业园区。

法定代表人：陈爱莲，董事长。

委托代理人：陈小良，浙江英普律师事务所律师。

申请再审人国家知识产权局专利复审委员会（以下简称专利复审委员会）、浙江今飞机械集团有限公司（以下简称今飞公司）与被申请人浙江万丰摩轮有限公司（以下简称万丰公司）专利无效行政纠纷一案，北京市高级人民法院于2010年5月26日作出（2010）高行终字第467号行政判决，已经发生法律效力。专利复审委员会和今飞公司均不服上述判决，分别于2010年7月30日和2010年7月15日向本院申请再审。本院于2010年11月4日作出（2010）知行字第37号和（2010）知行字第40号行政裁定，提审本案。本院依法组成合议庭，于2010年12月6日公开开庭审理了本案。申请再审人专利复审委员会委托代理人王霞军、余心蕾，申请再审人今飞公司委托代理人付振坤、韩洪，被申请人万丰公司委托代理人陈小良到庭参加诉讼。本案现已审理终结。

万丰公司不服专利复审委员会于2009年7月23日作出的第13657号无效宣告请求审查决定（以下简称第13657号无效决定），在法定期限内向北京市第一中级人民法院提起行政诉讼称：1、第13657号无效决定对消费群体范围认定错误。万丰公司拥有的专利号为200630110998.7、名称为“摩托车车轮（82451）”的外观设计专利（以下简称本专利）涉及摩托车中间产品车轮，该产品与企业的专业人员之间的联系最为密切，并不与一般消费者直接接触。因此，购买和使用该产品的应当是终端产品组装制造商、经销商及其所属专业人员等。而一般消费者购买的都是终端产品摩托车，不会购买中间产品。因此，本领域企业和专业人员才是车轮产品的消费者。专利复审委员会在本案中没有区分消费群体而是以一般消费者的眼光来分析判断本专利和对比文件的行为是错误的。2、第13657号无效决定对受功能限定的产品的判断方式错误。本专利产品车轮属于功能限定的一类产品，因功能上的特定要求，车轮必须要有圆形的轮辋、放射状的辐条、中心部的轮毂。对于如此受功能限定的产品，已无法在宏观上进行大型变动，只能

进行局部上的改进。由于这些专业人员对车轮产品的外观设计要求会非常严格、专业，对车轮产品的区分识别能力明显强于一般消费者。因此，局部设计的改变就显得尤为重要，对专业人员的视觉感观都会产生显著影响。这才是本类车轮产品的外观设计特点。而专利复审委员会在本案中却采取了从车轮整体视觉效果进行判断的方式，显然没有考虑本领域车轮产品受功能限定以及专业消费者对车轮产品的观察部位等特点，其得出的结论也不可能正确。3、专利复审委员会对产品外观描述不清或不完整，本专利外观设计与附件 13 公开的产品外观相比，既不相同也不近似，消费者不会产生混淆，专利复审委员会认为两者属于相近似的结论错误。综上所述，万丰公司认为，专利复审委员会在第 13657 号无效决定中认定事实错误，适用法律不当，请求人民法院依法予以撤销。

专利复审委员会辩称：1、国家知识产权局颁布的《专利审查指南》（2006 年）对于一般消费者有明确的定义，一般消费者应当对该产品的外观设计具有常识性的了解，而非万丰公司认为的该产品的专业设计人员。万丰公司将《专利审查指南》中规定的一般消费者与购买者相混淆，因此得出了错误的结论。2、对于万丰公司认为本专利与在先设计二者既不相同也不相近似的问题，专利复审委员会在第 13657 号无效决定中运用整体观察、综合判断的原则，以一般消费者作为判断主体，将本专利与在先设计分别进行比较，分析了本专利与在先设计整体形状的相同点与不同之处，认为其差异对整体效果不具有显著影响，得出二者相近似的结论。故，第 13657 号无效决定认定事实清楚，适用法律正确，审查程序合法，请求人民法院依法予以维持。

第三人今飞公司陈述意见称，第 13657 号无效决定认定事实清楚，适用法律正确，审查程序合法，请求人民法院依法予以维持。

北京市第一中级人民法院一审查明：万丰公司拥有的本专利的申请日为 2006 年 6 月 1 日，授权公告日为 2007 年 4 月 11 日。

针对本专利，今飞公司于 2009 年 2 月 25 日向专利复审委员会提出无效宣告请求，其主要理由是：在本专利申请日以前，已有与本专利相似的外观设计在国内出版物上公开发表过，本专利不符合专利法（2000 年修正）第二十三条的规定。与此同时，今飞公司提交了如下附件作为证据：

附件 1：01339809.1 号外观设计专利公报复印件；

附件 2：01339810.5 号外观设计专利公报复印件；

附件 3：《摩托车技术》杂志 2003 年第 8 期复印件 3 页；

附件 4：《摩托车技术》杂志 2006 年第 3 期复印件 3 页；

附件 5：《摩托车技术》杂志 2001 年第 6 期复印件 3 页；

附件 6：《摩托车》杂志 2002 年第 5 期复印件 3 页；

2009 年 3 月 20 日，今飞公司补充提交意见陈述书及证据材料，补充提交了如下附件作为证据（编号续前）：

附件 7：《摩托车》杂志第 199 期复印件 3 页；

附件 8：《摩托车》杂志第 211 期复印件 2 页；

附件 9：《摩托车》杂志第 221 期复印件 2 页；

附件 10：《今日印度》杂志复印件 2 页；

附件 11：电子邮件及公证书、认证书和中文译文复印件 4 页。

2009 年 4 月 27 日，今飞公司针对本专利再次提出无效宣告请求，其主要理由是：本专利与申请日前在国内外出版物上公开发表的产品外观设计相近似。在

本专利申请日以前万丰公司就开始向印度 Baijal 公司销售本专利产品，因此，本专利不符合专利法（2000 年修正）第二十三条的规定。与此同时，今飞公司提交了如下附件作为证据（编号续前）：

附件 12：本专利电子公告打印件 1 页；

附件 13：《Bike》杂志 2005 年 9 月号封面和封底复印件；

附件 14：《Bike》杂志 2006 年 5 月号封面和封底复印件；

附件 15：《Overdrive》杂志 2006 年 5 月号封面和封底复印件 2 页；

附件 16：说明书及公证、认证书复印件 2 页；

附件 17：说明书及公证、认证书的中文译文复印件 2 页；

附件 18：1188096 号日本外观设计专利公报复印件 6 页；

附件 19：2005 年 10 月 26 日印度 Baijal 公司与万丰公司之间的往来邮件、公证书及中文译文复印件 21 页；

附件 20：2006 年 3 月 31 日、4 月 1 日印度 Baijal 公司与万丰公司之间的往来邮件、公证书及中文译文复印件 37 页；

附件 21：印度 Baijal 公司与万丰公司之间的订货通知、公证书及中文译文复印件 9 页；

专利复审委员会决定将今飞公司的两次无效宣告请求合并审理。2009 年 6 月 22 日，专利复审委员会对今飞公司的无效宣告请求进行了口头审理。万丰公司对附件 1 和附件 2 的真实性、合法性没有异议；认可附件 3 至附件 6 盖有公章的原件与复印件一致，对上述杂志公开日在本专利申请日之前没有异议；对附件 10 的真实性有异议，认为附件 10 为境外证据，应该履行相应的公证、认证手续；对附件 11 的真实性没有异议，但认为该证据与本案没有关联性；认可附件 12 至附件 17 原件与复印件一致，但对附件 13 至附件 15 的真实性、合法性有异议，认为公证书不能证明附件 13 至附件 15 的真实性，但对附件 16、附件 17 公证、认证书及译文的真实性和合法性没有异议；对附件 18 日本外观设计的真实性及公开日期没有异议；对附件 19 至附件 21 的真实性、合法性没有异议，但认为该证明不是专利法意义上的公开，也不能证明在本专利申请日前公开发表。双方当事人将本专利与今飞公司提交的对比产品进行了相同、相近似的比较，详细对比了本专利与附件 1 所示外观设计的相同点与不同之处。今飞公司坚持前述意见陈述书的意见，万丰公司认为本专利与附件 1 所示外观设计不相同且不相近似，本专利辐条上面有 U 字形凹槽，辐条两侧笔直，而附件 1 辐条为 Z 字形凹陷，辐条两侧弧度明显。同时，万丰公司指出本专利是摩托车车轮，而附件 13 至附件 15 为摩托车，二者类别不同，无法进行比较；即便比较，二者辐条数量的差别也是明显的。双方当事人充分发表了各方的意见，各自坚持本方观点。

专利复审委员会认为：附件 13 杂志的封底公开了一款摩托车车轮的外观设计（即在先设计）。本专利与在先设计均为摩托车车轮产品，二者用途相同，属于相同种类的产品，可进行相同或相近似的比较。将本专利与在先设计进行比较，二者均由轮辋、辐条、轮毂组成，辐条呈逆时针旋转状分布，辐条两侧平直，轮毂表面有加强筋。二者主要不同之处在于：（1）本专利有五根辐条，而在先设计为六根辐条；（2）本专利辐条一面为平滑，另一面辐条表面有凹槽，而在先设计辐条表面为平滑和凹槽交替轮换；（3）本专利与在先设计轮毂表面的加强筋图案不同。因摩托车车轮基本均由轮辋、辐条和轮毂三部分组成，圆形轮辋应属于车轮的惯常设计，相对轮辋，辐条的形状设计通常对车轮的整体视觉效果更具有显

著的影响。本专利与在先设计辐条两侧的形状相同，区别仅在于在先设计比本专利多一根辐条，属于局部细微的差别，而辐条表面凹槽和平滑的差异也属于细微变化，对整体视觉效果不具有显著影响。同时，轮毂在使用状态下通常会被支架遮挡一部分，因此，轮毂表面加强筋图案的差别对整体效果不具有显著影响。二者近似的整体形状已给一般消费者留下了相近似的整体视觉印象。综上所述，在本专利申请日以前已有与其相近似的外观设计在出版物上公开发表过，本专利不符合专利法（2000年修正）第二十三条的规定。在已经得出上述审查结论的基础上，专利复审委员会对今飞公司提交的其他证据和理由不再进行评述。基于以上理由，专利复审委员会于2009年7月23日作出第13657号无效宣告请求审查决定：宣告本专利全部无效。

北京市第一中级人民法院一审认为：在判断外观设计是否相似时，应当以相关产品的一般消费者为判断主体，对于形成最终日常产品的中间产品，关注其外观设计的是该类产品的采购者和使用者，应以采购、使用该产品的人员为一般消费者。本案中，摩托车车轮属于摩托车这一最终日常产品的中间产品，摩托车消费者一般不会直接购买摩托车车轮进行组装使用，因此该类产品的采购者和使用者应为摩托车组装商或维修商，而这些主体往往具有一定的摩托车零部件专业知识，对于两摩托车车轮外观设计的差异应有较普通公众更高的分辨能力。在判断外观设计是否近似时，亦应考虑该产品在外观方面存在变化空间的大小，对于外观变化空间较小的产品，其设计差异更易对整体视觉效果产生显著的影响。本案中，摩托车车轮均为轮辋、辐条和轮毂组成，受其所设定功能的限制，外观变化的空间均为有限。在判断外观设计是否近似时，应以表示在图片或者照片中的该产品的外观设计为准。本案中，本专利和在先设计进行比较，至少存在以下不同之处：a、本专利有五根辐条，而在先设计为六根辐条；b、本专利辐条一面为平滑，另一面辐条表面有凹槽，而在先设计辐条表面为平滑和凹槽交替轮换；c、本专利与在先设计轮毂表面的加强筋图案不同。上述区别，在设计空间有限的车轮产品上，已经对整体视觉效果产生了显著的影响，在该产品消费者所具有的较高分辨能力下，足以排除混淆。专利复审委员会认定本专利与在先设计属于相近似的外观设计根据不足，其基于以上认定作出的第13657号无效决定主要证据不足，应予撤销。据此，北京市第一中级人民法院依照《中华人民共和国行政诉讼法》第五十四条第（二）项第1目、第2目之规定，于2009年12月25日作出（2009）一中知行初字第2719号行政判决：撤销专利复审委员会作出的第13657号无效决定；专利复审委员会针对今飞公司对万丰公司的专利号为200630110998.7，名称为“摩托车车轮（82451）”的外观设计专利所提无效宣告请求重新作出决定。一审案件受理费一百元，由专利复审委员会负担。

专利复审委员会、今飞公司不服一审判决，分别向北京市高级人民法院提起上诉，均请求撤销一审判决，维持第13657号无效决定，并判令由万丰公司承担案件受理费。二者的主要上诉理由为：1、摩托车车轮的一般消费者应当是对摩托车车轮具有常识性了解的人，既包括组装商、维修商，也包括一般购买者、使用者，原审判决认定摩托车车轮属于中间产品，将其一般消费者限定在组装商、维修商，属于认定事实错误，适用法律不当。2、对外观设计进行相同或近似性的判断应当采用整体观察、综合判断的方法，本专利与在先设计之间尽管存在区别，但是这些差别未对整体视觉效果产生显著影响，因此属于近似的外观设计。原审法院在摩托车车轮设计空间窄小的错误前提下，认定本专利与在先设计之间

的差别对产品的整体视觉效果产生显著影响是错误的。3、根据专利法的立法宗旨，本专利仅对在先设计进行了局部修改，不具有创新性，不应当被授予专利。

万丰公司服从一审判决。

北京市高级人民法院二审查明，一审查明的事实属实。

北京市高级人民法院二审认为：1、关于外观设计是否相同或者相近似的判断标准。在判断外观设计是否相同或者相近似时，应当基于相关产品的一般消费者的知识水平和认知能力进行评价，而不能从专业人员的角度进行判断。因此，在判断本专利与在先设计是否相同或近似时，应当以对摩托车车轮产品具有常识性了解的一般消费者为判断主体。今飞公司、专利复审委员会主张摩托车车轮的一般消费者应当是对摩托车车轮具有常识性了解的人，既包括组装商、维修商也包括一般购买者、使用者，理由成立，予以支持，一审判决将一般消费者局限在具有一定的摩托车零部件专业知识的摩托车组装商或维修商，属于适用法律错误，应予纠正。2、关于外观设计是否相同或者相近似的判断方法。在判断外观设计是否近似时，应以表示在图片或者照片中的该产品的外观设计为准，采用整体观察、综合判断的方法进行对比。将本专利与在先设计相对比，二者均由轮辋、辐条和轮毂组成，二者主要存在以下差别：a、本专利有五根辐条，而在先设计为六条辐条；b、本专利辐条一面为平滑，另一面辐条表面有凹槽，而在先设计辐条表面为平滑和凹槽交替轮换；c、本专利与在先设计轮毂表面的加强筋图案不同。考虑到摩托车车轮产品在功能方面的限定，上述差别足以对设计的整体视觉效果产生显著影响。因此，本专利与在先设计不属于近似的外观设计。一审判决认定正确，应予维持。今飞公司、专利复审委员会主张二者属于近似外观设计、本专利缺乏创新性不应授予专利权，缺乏事实和法律依据，不予支持。综上，一审判决认定事实清楚，适用法律基本正确，程序合法，应予维持。今飞公司、专利复审委员会的主要上诉理由不能成立，对其上诉请求，不予支持。依照《中华人民共和国行政诉讼法》第六十一条第（一）项之规定，北京市高级人民法院于2010年5月26日作出（2010）高行终字第467号行政判决：驳回上诉，维持原判。一审案件受理费一百元，由专利复审委员会负担；二审案件受理费一百元，由专利复审委员会和今飞公司各负担五十元。

专利复审委员会不服上述二审判决，向本院申请再审称：1、原审判决关于一般消费者的认定有误。国家知识产权局颁布的《专利审查指南》（2006年）规定：作为某类外观设计产品的一般消费者应当具备下列特点：（1）对被比设计产品的同类或者相近类产品的外观设计状况具有常识性的了解。（2）对外观设计产品之间在形状、图案以及色彩上的差别具有一定的分辨力，但不会注意到产品的形状、图案以及色彩的微小变化。可见，一般消费者作为进行外观设计相近似判断所适用的主体，是一个抽象的概念，而不是具体的某个或某类从事某种特定工作的人，该主体具有以上的特点和能力。在具体的相近似性对比中，应把握一般消费者的上述两个特点，而不应在具体案件的审查中将其具体化为某一类或者某几类特定的人群。无论是哪种身份的人群，其属性、特点都是有局限性的，也可能是相互冲突的，未必能完整涵盖一般消费者概念所要求的两个特征。在一审判决对一般消费者作具体认定的情况下，二审判决尽管否定了一审判决对于一般消费者的具体界定，但也在在此基础上将其界定为具体的几类人，即“维修商、组装商和一般购买者、使用者”，这种将一般消费者在各个不同类型的案件中作具体身份人群的对应的审查方式本质上是错误的。2、原审判决所述的摩托车车轮受

功能限定因而其设计空间有限的问题并不存在。两审判决均认定：“摩托车车轮均由轮辋、辐条和轮毂组成，受其所设定功能的限制，外观变化的空间均为有限。”虽然摩托车车轮受功能的限定外轮廓只能为圆形，但摩托车车轮其余部分如辐条和轮毂的外观设计空间并非本专利与对比文件所示区别那样狭小。摩托车车轮的主要变化是在辐条造型设计上，在保证均匀受力的前提下，辐条的形状设计可以是千变万化的。今飞公司在无效宣告请求审查阶段所提交的 2003 年第 8 期《摩托车技术》杂志中万丰公司的摩托车车轮广告图片也说明了这一点。3、原审判决关于本专利与在先设计不属于相近似的外观设计的认定是错误的。专利复审委员会和两审判决均认为本专利与在先设计存在着三点不同之处：a、本专利有五根辐条，而在先设计为六根辐条；b、本专利辐条一面为平滑，另一面辐条表面有凹槽，而在先设计辐条表面为平滑和凹槽交替轮换；c、本专利与在先设计轮毂表面的加强筋图案不同。专利复审委员会认为，摩托车车轮基本由轮辋、辐条和轮毂三部分组成，而圆形的轮辋应属于车轮的惯常设计，相对轮辋，辐条的形状设计通常对车轮的整体视觉效果更具有显著的影响。本专利与在先设计辐条均设计为细长条形状呈扇形均匀分散，二者只是辐条的数量略有不同，本专利辐条为五根而在先设计辐条为六根，一般消费者不会注意到二者数量的差别，其差别属于局部细微的变化。本专利与在先设计的辐条均为细长条形、宽度很窄，辐条是一面表面带有凹槽，还是平滑和凹槽相互交换，对于二者辐条整体形状而言也属于细微变化。本专利与在先设计轮毂的整体形状相似，加强筋的图案均由不规则几何形状组成，只是几何形状的数量略有不同，其差别属于局部细微变化。二者的整体形状特别是辐条的造型已给一般消费者留下了相近似的整体视觉印象，其差别均属于局部细微变化，对整体视觉效果不具有显著影响。因此，本专利与在先设计属于相近似的外观设计。二审判决在错误地认定摩托车车轮设计空间有限的结论下，将本专利与在先设计局部细微的差别认定为对整体视觉效果产生显著影响，得出了本专利与在先设计不属于相近似的外观设计的错误结论。此外，一审判决所持的“排除混淆即不相似”的观点与《专利审查指南》的规定不符。根据《专利审查指南》的规定，如果一般消费者会将对比设计与在先设计误认、混同，则二者的差别对于产品外观设计的整体视觉效果不具有显著影响。但是，仅仅根据两项外观设计不会导致一般消费者误认、混同并不必然得出二者的差别对于产品外观设计的整体视觉效果具有显著影响的结论。简言之，两项外观设计导致一般消费者混淆则两者必然相似，而未导致混淆未必两者不相似。外观设计专利制度的目的是鼓励创新，如果认为一般消费者没有将两项外观设计混淆即认定两者不相似，就违背了专利法的立法目的。4、原审判决违背了专利法的立法宗旨。专利制度的主旨是鼓励和促进技术的创新、发展，而绝不是对落后技术进行地域保护。本专利只是对他人外观设计小修小改，没有自己的独创设计，毫无创新性可言。原审判决违反了我国专利法的立法宗旨，也严重损害了社会公众的利益。故，请求撤销原审判决，维持专利复审委员会作出的第 13657 号无效决定。

今飞公司亦不服二审判决，向本院申请再审称：1、关于判断主体问题。一审判决认定摩托车车轮是中间产品，该产品外观设计相近似的判断主体是组装商、维修商，二审判决未理会中间产品问题，认定判断主体既包括组装商、维修商又包括一般的购买者、使用者。组装商、维修商的判断标准与一般的购买者、使用者的判断标准是不一样的，是相互矛盾的。因此，二审判决造成了更大的混

乱。中间产品必须是其整体或绝大部分在最终使用状态时，其整体外观设计或绝大部分外观设计已经不能为最终消费者直接观察到。典型的中间产品，如门窗的型材的内部结构、加工铸造用的胚料以及产品内部使用的齿轮。型材的内部结构、胚料和齿轮已经被终端产品消耗或者掩盖，最终消费者及用户不会接触到专利产品，更不会看到专利产品。因此，这类产品的外观设计不会对最终消费者的购买欲望或行为产生任何影响，这是中间产品的真正含义。摩托车的车轮恰恰是冲击消费者购买欲的重要组成部分，不是中间产品，其判断主体只能是普通消费者。

2、关于设计空间问题。二审法院对今飞公司提交的近百张万丰公司自行申请的造型各异的摩托车车轮外观设计专利图只字不提，而是以“考虑到摩托车车轮产品在功能方面的限定”为由认定不相似，缺乏合理理由。在二审庭审中，针对万丰公司提出设计空间有限、车轮的辐条不可能设计成S型等论断，主持庭审的法官制止了今飞公司的反驳发言，侵犯了今飞公司的辩论权。

3、关于上诉理由问题。今飞公司和专利复审委员会分别提起上诉，其上诉的内容和理由存在不同之处，二审判决却表达为“其共同的上诉理由为……”，用专利复审委员会的上诉理由代替了今飞公司的上诉理由。今飞公司在上诉状中提出的事实和法律问题在二审判决中没有得到回答。故，请求撤销原审判决，维持专利复审委员会作出的第13657号无效决定。

万丰公司辩称：1、关于一般消费者的认定问题。赞同专利复审委员会关于一般消费者是抽象的主体的观点，但是一般消费者的知识水平和认知能力需要具体化，应当结合本案专利产品的一般消费者的知识水平和认知能力进行评价。本专利产品是摩托车车轮而不是摩托车，不能以摩托车的一般消费者的眼光来判断摩托车车轮的外观。原审法院并非把本专利产品的一般消费者限定为摩托车组装商和维修商，而是将其限定为具有摩托车组装商和维修商这样的认知能力的人。

2、关于中间产品问题。本专利的摩托车车轮相对于摩托车整车产品而言是中间产品。

3、关于设计空间问题。设计空间是一个相对的概念，与时间和地域等因素有关。设计人员围绕特定时期的审美观念来设计产品，设计空间受到了限制。摩托车车轮的功能也决定了其设计空间是有限的。

4、本案的对比文件是公开不完全的在先设计，由于在先设计只公开了车轮的一面，无从得知对比文件的整体外观，无法进行相同或相近似的判断。即使从对比文件所公开的车轮的一面可以推测出其他各面的外观，其与本专利产品的外观也有明显差异。故，二审判决应予维持，请求驳回申请再审人的再审申请。

本院经审理查明，原审法院查明的事实属实。另查明：专利复审委员会在再审程序中提交的证据《摩托车技术》（2003年第8期）实际上与第13657号无效决定中的附件3（即在专利复审委员会无效宣告请求审查阶段的口审调查中所称的附件2）相同，被申请人万丰公司在专利复审委员会无效宣告请求审查阶段的口审调查中对该附件的真实性无异议。

本院认为，本案主要涉及如下问题：外观设计专利相同或相近似判断中判断主体的认定；本专利产品摩托车车轮设计空间的大小；本专利产品摩托车车轮是否为中间产品以及中间产品外观设计专利相同或相近似的判断；本专利与在先设计的具体对比以及二者是否构成相同或者相近似；二审判决是否遗漏今飞公司的上诉理由。

（一）关于外观设计专利相同或相近似判断中的判断主体的认定

本专利的申请日为2006年6月1日，应当适用2000年修正的《中华人民共

和国专利法》(以下简称 2000 年专利法)。2000 年专利法第二十三条规定:“授予专利权的外观设计,应当同申请日以前在国内外出版物上公开发表过或者国内公开使用过的外观设计不相同和不相近似,并不得与他在先取得的合法权利相冲突。”国家知识产权局颁布的《专利审查指南》(2006 年)第四部分第五章第 3 节规定:“在判断外观设计是否相同或者相近似时,应当基于被比设计产品的一般消费者的知识水平和认知能力进行评价。作为某类外观设计产品的一般消费者应当具备下列特点:(1)对被比设计产品的同类或者相近类产品的外观设计状况具有常识性的了解。(2)对外观设计产品之间在形状、图案以及色彩上的差别具有一定的分辨力,但不会注意到产品的形状、图案以及色彩的微小变化。”同时,《专利审查指南》(2006 年)在该章第 5 节第 5.1 部分规定:“判断外观设计相同或者相近似时应当从一般消费者的角度进行判断,而不是从专业设计人员或者专家等的角度进行判断。”《专利审查指南》(2006 年)中对外观设计专利相同或相近似的判断主体所作的上述规定合理可行,人民法院可以参照适用。作为判断外观设计相同或相近似的主体即一般消费者是一个具有上述知识水平和认知能力的抽象概念,而不是具体的从事某种特定工作的人。但如果只是认识到一般消费者是一个抽象的人,对于外观设计相同或相近似的判断而言不具有多少实际意义。问题的关键在于具体界定一般消费者的知识水平和认知能力。这就必然要针对具体的外观设计产品,考虑该外观设计产品的同类和相近类产品的购买者和使用者群体,从而对该外观设计产品的一般消费者的知识水平和认知能力作出具体界定。对于摩托车车轮产品的外观设计而言,由于摩托车车轮是摩托车主要的外部可视部件,在确定其一般消费者的知识水平和认知能力时,不仅要考虑摩托车的组装商和维修商的知识水平和认知能力,也要考虑摩托车的一般购买者和使用者的知识水平和认知能力。

专利复审委员会认为,二审判决尽管否定了一审判决对于一般消费者的具体界定,但在此基础上将其界定为具体的几类人,即“维修商、组装商和一般购买者、使用者”,这种将一般消费者在各个不同类型的案件中作具体身份人群对应的审查方式是错误的。对此观点,本院难以认同。首先,二审判决在纠正一审判决对一般消费者群体界定过窄的同时,明确指出应当以对摩托车车轮产品具有常识性了解的一般消费者为判断主体,只是在概括一般消费者的范围时,才提及一般消费者既包括组装商、维修商,也包括一般购买者、使用者。而且,从二审判决的内容来看,二审判决将本专利产品的一般消费者认定为既包括组装商、维修商也包括一般购买者、使用者,这一认定实际上是对专利复审委员会上诉理由的概括和认可。其次,《专利审查指南》(2006 年)中虽然规定一般消费者是一个抽象的人,但在具体的外观设计相同或相近似的判断时,必须结合所要判断的外观设计产品,需要将一般消费者这个抽象的概念具体化为与该产品相关的人群,而不可能如专利复审委员会在本案再审中所主张的那样完全进行抽象判断。因此,二审判决关于本专利相同或相近似的判断主体的认定并无明显不当,专利复审委员会的上述再审理由不能成立。

(二) 关于本专利产品摩托车车轮的设计空间大小

本案一、二审判决在有关本专利与在先设计相同或相近似的判断中,均以摩托车车轮的设计空间有限为前提,并在此基础上得出了本专利与在先设计的区别足以对整体视觉效果产生显著影响的结论。

设计空间是指设计者在创作特定产品外观设计时的自由度。设计者在特定产

品领域中的设计自由度通常要受到现有设计、技术、法律以及观念等多种因素的制约和影响。特定产品的设计空间的大小与认定该外观设计产品的一般消费者对同类或者相近类产品外观设计的知识水平和认知能力具有密切关联。对于设计空间极大的产品领域而言，由于设计者的创作自由度较高，该产品领域内的外观设计必然形式多样、风格迥异、异彩纷呈，该外观设计产品的一般消费者就更不容易注意到比较细小的设计差别。相反，在设计空间受到很大限制的领域，由于创作自由度较小，该产品领域内的外观设计必然存在较多的相同或者相似之处，该外观设计产品的一般消费者通常会注意到不同设计之间的较小区别。可见，设计空间对于确定相关设计产品的一般消费者的知识水平和认知能力具有重要意义。在外观设计专利与在先设计相同或相近似的判断中，可以考虑设计空间或者说设计者的创作自由度，以便准确确定该一般消费者的知识水平和认知能力。

在考虑设计空间这一因素时，应该认识到，设计空间的大小是一个相对的概念。在设计空间极大的产品领域和设计空间受到极大限制的产品领域这两个极端之间，存在着设计空间由大到小的过渡状态。同时，对于同一产品的设计空间而言，设计空间的大小也是可以变化的。随着现有设计增多、技术进步、法律变迁以及观念变化等，设计空间既可能由大变小，也可能由小变大。因此，在专利无效宣告程序中考量外观设计产品的设计空间，需要以专利申请日时的状态为准。本案从专利复审委员会提供的证据《摩托车技术》（2003年第8期）（即第13657号无效决定中的附件3，相关图片见附图3）来看，即使摩托车车轮均由轮辋、辐条和轮毂组成，且受到设定功能限制的情况下，其辐条的设计只要符合受力平衡的要求，仍可以有各种各样的形状，存在较大的设计空间。本案一、二审判决认定摩托车车轮的设计空间较小，缺乏证据支持。因此，本案一、二审判决以摩托车车轮的设计空间有限为前提得出本专利与在先设计的区别致使两者不相同也不相近似的结论，缺乏事实依据，应予纠正。

（三）关于本专利产品摩托车车轮是否为中间产品以及中间产品外观设计专利相同或相近似的判断

今飞公司主张，一审判决认定摩托车车轮为中间产品，二审判决未理会中间产品问题，认定判断主体既包括组装商、维修商，又包括一般的购买者、使用者，而组装商、维修商与一般的购买者、使用者的判断标准并不一致，因此二审判决造成更大的混乱。如前所述，对于外观设计相同或相近似的判断而言，具有决定意义的是该外观设计产品的一般消费者的知识水平和认知能力。一审判决之所以考虑中间产品问题，其最终目的也在于确定本专利一般消费者的知识水平和认知能力。由于一种外观设计专利产品是否为中间产品本身对于确定一般消费者的知识水平和认知能力并无直接关联，无论外观设计产品是否为所谓的中间产品，其一般消费者的知识水平和认知能力均应考虑该外观设计专利产品的购买者和使用者来确定，故二审判决未考虑摩托车车轮是否为中间产品问题并无不当。而且，二审判决对于本专利相同或相近似的判断主体即一般消费者的认定并无明显不当。因此，今飞公司关于二审判决未理会中间产品问题的再审理由不能成立。

（四）关于本专利（见附图1）与在先设计（见附图2）的具体对比以及二者是否构成相同或者相近似

就本案而言，专利复审委员会和一、二审判决均认为本外观设计专利与在先设计主要存在着三点不同之处：1、本专利有五根辐条，而在先设计为六条辐条；2、本专利辐条一面为平滑，另一面辐条表面有凹槽，而在先设计辐条表面为平

滑和凹槽交替轮换；3、本专利与在先设计轮毂表面的加强筋图案不同。关于区别点1：由于摩托车车轮基本上均是由轮辋、辐条和轮毂三部分组成，而圆形的轮辋应属于车轮的惯常设计，因此相对于轮辋而言，摩托车车轮辐条的形状设计通常对车轮的整体视觉效果具有更为显著的影响。本专利与在先设计辐条形状相同，其区别主要在于在先设计比本专利多一根辐条，由五根变为了六根。从车轮被辐条区隔所形成的空间形状看，本专利的五根辐条所区隔形成的形状与在先设计的六根辐条所区隔形成的形状没有显著区别。一般消费者通常不会注意到摩托车车轮的辐条数量由五根变为六根而产生的微小差异，对两者容易产生混淆。关于区别点2：对于车轮辐条上面的凹槽而言，无论是一面带有凹槽，还是平面与凹槽交替，其相对于辐条整体形状而言均属于局部的细微设计，一般消费者通常不会注意到这些细微变化，其对整体视觉效果不具有显著的影响。关于区别点3：就本专利摩托车车轮的轮毂而言，由于摩托车车轮的轮毂在使用状态下通常会被摩托车支架遮挡一部分，因此轮毂表面加强筋图案的差别对整体视觉效果不具有显著影响。还应说明的是，在先设计虽然只公开了摩托车车轮的一面，但由于其为镂空设计，明显可见车轮另一面的辐条整体形状、数量以及由辐条所区隔的空间形状均未发生变化。同时，在多数情况下，辐条上面的凹槽以及轮毂上加强筋图案的设计是对称或相应的，可以根据公开的车轮一面合理推导出另一面的辐条与加强筋的可能设计。在辐条整体形状、数量以及由辐条所区隔的空间形状均未发生变化的情况下，即使车轮另一面的辐条的凹槽以及轮毂的加强筋的设计与公开的一面有所不同，也属于一般消费者不易注意到的细微变化，通常不会对摩托车车轮的整体视觉效果产生显著影响。综上所述，两摩托车车轮的整体形状特别是辐条的造型已给一般消费者留下了相近似的整体视觉印象，两者的差别均属于局部细微变化，对整体视觉效果不具有显著的影响。因此，本专利与在先设计属于相近似的外观设计。一、二审判决在近似性的判断中适用法律错误，应予纠正。

（五）关于二审判决是否遗漏今飞公司的上诉理由

今飞公司主张其与专利复审委员会的上诉理由不同，但二审判决却表达为“其共同的上诉理由为”，用专利复审委员会的上诉理由代替了今飞公司的上诉理由，并且今飞公司在上诉状中提出的事实和法律问题在二审判决中没有得到回答。上述再审理由主要涉及二审判决是否遗漏今飞公司的上诉理由。从今飞公司的上诉状来看，其上诉理由为以下几个方面：（1）摩托车不是中间产品，一审判决认定其为中间产品显属错误；（2）一审判决将摩托车组装商或维修商确定为本案中的判断主体是错误的；（3）关于设计空间问题，一审判决以设计空间有限为由，认定本案争议专利产品对整体视觉效果产生了显著影响，足以排除混淆是错误的；（4）本专利的外观设计与在先设计构成了相同或相近似，应当宣告无效。由此可以看出，二审判决虽然采用“其共同的上诉理由为”这一表述对专利复审委员会和今飞公司的上诉理由进行了共同的概括，但今飞公司的上诉理由在二审判决概括的上诉理由表述中均都有所提及，而且二审法院也均进行了审查认定，并不存在遗漏今飞公司的上诉理由问题。因此，今飞公司的上述再审理由不能成立。

综上，原审判决认定本案外观设计专利产品的设计空间较小，缺乏证据支持；认定本专利与在先设计不相同亦不相近似，适用法律错误，依法应予撤销。依据《中华人民共和国行政诉讼法》第五十四条第（一）项、第六十一条第（二）项、第（三）项、第六十三条第二款和《最高人民法院关于执行〈中华人民共和国

国行政诉讼法>若干问题的解释》第七十六条第一款、第七十八条之规定，判决如下：

一、撤销北京市高级人民法院（2010）高行终字第 467 号行政判决和北京市第一中级人民法院（2009）一中知行初字第 2719 号行政判决；

二、维持国家知识产权局专利复审委员会第 13657 号无效宣告请求审查决定。

本案一审案件受理费和二审案件受理费各一百元，均由浙江万丰摩轮有限公司负担。

本判决为终审判决。

审 判 长 郜中林
代理审判员 朱 理
代理审判员 郎贵梅

二〇一〇年十二月二十三日

书 记 员 张 博