

臺灣士林地方法院民事判決

107年度消字第16號

原告 姓名及地址詳如附表一

共同

訴訟代理人 魏憶龍律師

林合民律師

被告 三和汽車股份有限公司

法定代理人 宗成功

被告 加達汽車股份有限公司

法定代理人 王中和

被告 北達汽車股份有限公司

法定代理人 王中和

被告 右達汽車股份有限公司

法定代理人 蔡榮城

被告 東大汽車股份有限公司

法定代理人 童若飛

被告 英屬維京群島商標達汽車股份有限公司

法定代理人 佟德望 (TUNG Te-Wang)

被告 高達汽車股份有限公司

法定代理人 王中和

被告 鈞賀企業股份有限公司

法定代理人 郭武陸

01 被 告 瑞達汽車股份有限公司

02 0000000000000000

03 法定代理人 康登春

04 被 告 慶達汽車股份有限公司

05 0000000000000000

06 法定代理人 邱振達

07 被 告 駿達汽車股份有限公司

08 0000000000000000

09 法定代理人 王中和

10 被 告 景泰汽車股份有限公司

11 0000000000000000

12 法定代理人 黃樹福

13 被 告 台灣馬自達汽車股份有限公司

14 0000000000000000

15 法定代理人 工藤秀俊

16 共 同

17 訴訟代理人 蔣大中律師

18 施穎弘律師

19 張芷綺律師

20 上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國112年6月12日言詞
21 辯論終結，判決如下：

22 主 文

23 原告之訴及假執行之聲請均駁回。

24 訴訟費用由原告負擔。

25 事 實 及 理 由

26 壹、程序事項

27 一、按原告於判決確定前，得撤回訴之全部或一部，但被告已為
28 本案之言詞辯論者，應得其同意，民事訴訟法第262條定有
29 明文。查本件原告起訴後，其中原告林秀、陳淑娟、楊永
30 祥、陳惠玲、白文惠、綠竹巷生物科技有限公司、林原野於

01 訴訟進行中先後具狀撤回其各自對被告之訴訟，有民事撤回
02 起訴狀可稽（見本院卷一第608至609頁、本院卷二第41至4
03 2、172至173、193至194頁、本院卷四第271至272頁、本院
04 卷十二第317至318頁、本院卷十三第92頁），業經被告表示
05 同意，與前揭規定相符，應予准許。

06 二、按試行和解而成立者，應作成和解筆錄。訴訟上和解成立
07 者，與確定判決有同一之效力。而除別有規定外，確定之終
08 局判決就經裁判之訴訟標的，有既判力。民事訴訟法第379
09 條第1項、第380條第1項、第400條第1項分別定有明文。查
10 原告張光茹、姜堯倫、朱啟財、吳麗珠、蘇美華、徐曉盈、
11 李明潔、林師宇、黃國凌(原名黃國翎)、楊昆偉、邱好汝、
12 洪貴香、許惠淳、夏仲華、張宇然、周瑞君、杜泰然已於民
13 國109年10月5日與被告在本院成立訴訟上和解；原告范清
14 輝、史豐榮、江睿桔、曾鈺雋、周庭蕙、徐宥樺、劉逸萍、
15 柯建宏、廖丹慧、林睿豐、余宛儒、利全實業股份有限公司
16 於109年10月30日與被告達成訴訟上和解，均有和解筆錄可
17 稽（見本院卷十二第117至122頁、200至205頁）。故此部分
18 已非本院審理範圍。

19 三、按調解成立者，與訴訟上和解有同一之效力。和解成立者，
20 與確定判決有同一之效力。民事訴訟法第416條第1項後段、
21 第380條第1項定有明文。查原告曾上瑋、李佩勳、陳秋萍、
22 李俊縈、國達興業有限公司、吳政毅、劉士華、高上企業股
23 份有限公司、蔡政育、曾郁棉、林志翰、黃丞毅、許恩瑋
24 (原名許祐瑋)，已分別於111年8月8日及112年1月16日與被
25 告在本院調解成立，有調解筆錄可稽（見本院111年度移調
26 字第127號卷第14至20頁、本院112年度移調字第14號卷第23
27 至29頁），是此部分亦非本院審理範圍。

28 四、按當事人死亡者，訴訟程序在有繼承人、遺產管理人或其他
29 依法令應續行訴訟之人承受其訴訟以前當然停止。當事人喪
30 失訴訟能力或法定代理人死亡或其代理權消滅者，訴訟程序
31 在有法定代理人或取得訴訟能力之本人承受其訴訟以前當然

01 停止。上開規定於有訴訟代理人時不適用之。另承受訴訟
02 人，於得為承受時，應即為承受之聲明。民事訴訟法第168
03 條、第170條、第173條本文及第175條第1項分別定有明文。
04 查：

05 (一)原告林俊賢於本件訴訟繫屬中，於108年8月13日死亡，而林
06 俊賢繼承人為其配偶葉富美及其子林邦勳，業經葉富美、林
07 邦勳具狀聲明承受訴訟，有民事聲明承受訴訟狀、除戶戶籍
08 謄本、繼承系統表及戶籍謄本可稽（見本院卷十二第37、39
09 至41頁），核與前開規定相符，應予准許。

10 (二)被告台灣馬自達汽車股份有限公司(下稱馬自達公司)之法定
11 代理人於起訴時為渡部宣彥，嗣於本件訴訟進行中，先後依
12 序變更為川村修、中島徹、工藤秀俊，並經其先後具狀聲明
13 承受訴訟，有民事聲明承受訴訟狀、經濟部商工登記公示資
14 料查詢服務、臺北市政府112年4月14日府產商字第11248017
15 600號函可稽(見本院卷十二第323至325頁、本院卷十三第19
16 4至198頁、本院卷十四第420至424頁)，核與前開規定相
17 符，亦應准許。

18 (三)被告英屬維京群島商標達汽車股份有限公司(下稱標達公司)
19 之法定代理人於起訴時為謝才敏(HSIEN Tsai Min)，嗣於本
20 件訴訟進行中變更為佟德望 (TUNG Te-Wang)，並經佟德望
21 (TUNG Te-Wang)具狀聲明承受訴訟，有民事聲明承受訴訟
22 狀、經濟部商工登記公示資料查詢服務附卷可稽(見本院卷
23 十三第20至22頁)，核與前開規定相符，應予准許。

24 (四)原告林羿君於本件訴訟繫屬中，於111年1月28日死亡，而林
25 羿君繼承人為其配偶王宣仁、及子女王晨旭、王晨苾，並經
26 王宣仁、王晨旭、王晨苾具狀聲明承受訴訟，有民事聲明承
27 受訴訟狀、林羿君除戶戶籍謄本、繼承系統表、戶籍謄本可
28 稽（見本院卷十四第104、106至110、112頁），亦與前開規
29 定相符，應予准許。

30 (五)被告慶達汽車股份有限公司(下稱慶達公司)之法定代理人原
31 為周大弼，嗣於本件訴訟進行中變更為邱振達，並經周大弼

具狀聲明承受訴訟，有民事聲明承受訴訟狀、經濟部商工登記公示資料查詢服務、桃園市政府112年1月7日府經商行字第11290705770號函、公司變更登記表可佐(見本院卷十四第402至416頁)，核與前開規定相符，自應准許。

五、按訴訟繫屬中為訴訟標的之法律關係，雖移轉於第三人，於訴訟無影響。但第三人如經兩造同意，得聲請代當事人承當訴訟。前項但書情形，僅他造不同意者，移轉之當事人或第三人得請法院以裁定許第三人承當訴訟，民事訴訟法第254條第1項、第2項分別定有明文。查原告王程宥於本件訴訟繫屬中，將本件之訴訟標的即車牌000-0000之車輛移轉予第三人黃士弘，亦經王程宥及黃士弘具狀聲明承當本件訴訟，並聲請准許由黃士弘承當訴訟(見本院卷四第6至7、15至16、267至269、本院卷五第155至157頁)，且經被告同意(見本院卷四第260頁、本院卷五第322頁)，故由黃士弘承當王程宥之本件訴訟。

六、至原告林文聰、林哲永、邱慧捷、黃美文、蔡明理、解玉寶、莊盟錫、洪美玲、張素敏、黃意萍、日綺股份有限公司、蕭美萍、王文君對被告所提起本件訴訟，另經本院裁定再開辯論後，渠等已與被告另行調解成立，則此部分亦非本院審理範圍。

七、本件原告起訴各請求被告給付新臺幣(下同)20萬元，原係主張損害賠償項目為自費修車費用、修車期間車資費用、及不能工作之損失等項目，嗣於本件訴訟進行中，原告最終改主張其本件各請求之20萬元為其所購入車輛交易價值減損之損害，而其訴訟標的並未變更，僅係其請求損害賠償項目及金額為更動，非屬訴之變更或追加，亦先予敘明。

貳、實體事項

一、原告主張：原告所有如附表A至附表M所示車型、車號之汽車(下合稱系爭車輛)由被告馬自達公司進口輸入，並分別由被告三和汽車股份有限公司(下稱三和公司)、加達汽車股份有限公司(下稱加達公司)、北達汽車股份有限公司(下稱北達

公司)、右達汽車股份有限公司(下稱右達公司)、東大汽車股份有限公司(下稱東大公司)、標達公司、高達汽車股份有限公司(下稱高達公司)、鈞賀企業股份有限公司(下稱鈞賀公司)、瑞達汽車股份有限公司(下稱瑞達公司)、慶達公司、駿達汽車股份有限公司(下稱駿達公司)、景泰汽車股份有限公司(下稱景泰公司)(上開12家公司與馬自達公司合稱被告)所經銷出售，因系爭車輛具有下列瑕疵：(一)汽缸床墊片密度性下降，所產生冷卻水外溢現象，冷卻水旁通閥爆裂、汽缸頭蓋燒蝕、缸壓差過大，此類瑕疵是因為引擎的活塞頭設計不良；(二)進氣閥門彈簧設計不良導致累積積碳磨損凸輪軸；(三)金屬連結線斷裂或不良導致排氣壓力感知器故障；(四)機油鍊條之雙張力器型設計降低鍊條百分之20之承受張力而產生斷裂之瑕疵，此類瑕疵是因為機油鍊條之雙張力器型設計之瑕疵，而有設計上之瑕疵，致原告各受有系爭車輛交易價值減損20萬元之損害。為此，爰依消費者保護法(下稱消保法)第7條規定請求馬自達公司與其餘被告分別連帶負損害賠償責任；各原告對馬自達公司，依民法第191條之1規定請求損害賠償；如附表A至L所示之原告分別對被告依民法第227條第1項準用第226條規定請求；如附表A1至L1所示之原告各對三和公司、加達公司、北達公司、右達公司、東大公司、標達公司、高達公司、鈞賀公司、瑞達公司、慶達公司、駿達公司、景泰公司，主張依民法第359條減少價金後，依同法第179條規定請求返還減少之價金20萬元；原告張琬聆對三和公司、原告余月娥對瑞達公司，依民法第359條、第259條規定，主張解除買賣契約後，請求返還已給付價金其中20萬元。原告請求擇一為原告勝訴之判決，而提起本件訴訟等語。並聲明：(一)馬自達公司、三和公司應連帶給付如附表A所示原告各20萬元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。(二)馬自達公司、加達公司應連帶給付如附表B所示原告各20萬元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百

分之5計算之利息。(三)馬自達公司、北達公司應連帶給付如附表C所示原告各20萬元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。(四)馬自達公司、右達公司應連帶給付如附表D所示原告各20萬元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。(五)馬自達公司、東大公司應連帶給付如附表E所示原告各20萬元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。(六)馬自達公司、標達公司應連帶給付如附表F所示原告各20萬元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。(七)馬自達公司、高達公司應連帶給付如附表G所示原告各20萬元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。(八)馬自達公司、鈞賀公司應連帶給付如附表H所示原告各20萬元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。(九)馬自達公司、瑞達公司應連帶給付如附表I所示原告各20萬元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。(十)馬自達公司、慶達公司應連帶給付如附表J所示原告各20萬元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。(十一)馬自達公司、駿達公司應連帶給付如附表K所示原告各20萬元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。(十二)馬自達公司、景泰公司應連帶給付如附表L所示原告各20萬元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。(十三)馬自達公司應給付如附表M所示原告各20萬元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。(十四)願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告則以：原告主張柴油引擎出現冷卻水外溢現象，實係因系爭車輛於低轉速及高負荷下長時間行駛時，會使得汽缸墊片具有之彈簧特性產生變化，密封性能下降所致。冷卻水外溢後會啟動引擎設計之保護功能，雖然暫時限制動力輸出，

01 但不會產生安全疑慮。況主張有冷卻水外溢現象之原告，非
02 在車輛交付短期內就出現冷卻水外溢之現象，而係經過長期
03 之行駛後方產生，乃係因車輛持續以高檔位行駛高於百分之
04 5陡坡道，引擎持續在低轉速及高負荷下行駛經年累月所
05 致，亦非通常使用。而台灣馬自達公司官網公告，係在說明
06 造成冷卻水外溢現象之原因，且為消除消費者疑慮，所以自
07 主進行召回檢測，該公告及陳報交通部之召回改正計畫尚不
08 能證明系爭車輛之引擎具有任何瑕疵。而原告主張之冷卻水
09 旁通閥爆裂、凸輪軸磨損、機油鍊條斷裂、汽缸壓過高現象
10 與汽缸墊片的密封性能下降導致引擎冷卻水從副水箱溢出之
11 現象並無關連。況原告實際上並未受有任何損害，縱認其受
12 有損害，其亦未舉證證明其所受之損害。而系爭車輛設計上
13 並無瑕疵，馬自達公司進口除符合相關法令認證外，系爭車
14 輛保護程式啟動等設計均符合商品流通進入市場當時科技或
15 專業水準可合理期待之安全性，被告並無違反消保法第7條
16 規定。況該條規定之商品責任，請求賠償範圍應限於消費者
17 因健康與安全受侵害而生之損害，並不包括商品本身瑕疵損
18 害，原告並未舉證證明其健康或安全受有任何侵害而生損
19 害。又系爭車輛引擎並無生產、製造或設計之欠缺，原告亦
20 不得依民法第191條之1第1項規定，請求馬自達公司負損害
21 賠償責任。況被告對於有發生冷卻水外溢現象或經檢測汽缸
22 墊片密封性不足之車輛，已經免費更換引擎修復完畢，縱使
23 原有瑕疵，亦已不存在，原告自不得請求減少價金；且原告
24 陳芃如、蔡忠和、楊承曦於交車後至起訴時已逾5年，其請
25 求減少價金之形成權已罹於除斥期間。復原告已依約交付指
26 定車輛並無瑕疵，且原告召回並更新程式，並不會造成汽車
27 馬力及扭力下降。原告復未舉證證明其所受損害與引擎有瑕
28 疵具相當因果關係，被告當不負不完全給付債務不履行之損
29 害賠償責任。另原告張琬聆、余月娥(下合稱張琬聆等人；
30 若單獨稱之，則各逕稱姓名)主張依民法第359條規定解除買
31 賣契約後，併依同法第259條規定，請求返還已給付價金其

01 中20萬元，基於債之相對性原則，張琬聆既係購買二手車，
02 其應向其出賣人主張解除契約，況張琬聆等人於交車後迄已
03 超過5年，若允許張琬聆等人解除買賣契約，有顯失公平之
04 情事等語，資為抗辯。並為答辯聲明：(一)原告之訴駁回。(二)
05 如受不利判決，願供擔保，請准宣告免為假執行。

06 三、本院得心證之理由：

07 (一)原告主張系爭車輛具有其主張之上揭瑕疵，並提出馬自達公
08 司官網公告、馬自達公司函覆財團法人車輛安全審驗中心
09 (下稱車安中心)回函、召回改正公告、新聞報導為憑(見本
10 院卷一第582至595頁、本院卷三第96至235頁、第358至364
11 頁、本院卷十一第109至255頁)，為被告否認。查，原告所
12 提之新聞報導，其中關於媒體訪問車主及依報導所為之評論
13 部分，乃受訪車主單方陳述其所有車輛之狀況及媒體所為之
14 評論，故不得依新聞報導遽以認定系爭車輛確有原告主張之
15 瑕疵存在，該新聞報導亦不能證明系爭車輛不符合當時科技
16 或專業水準可合理期待之安全性證據。又參以馬自達公司公
17 告、車安中心函及函覆、馬自達公司召回改正計畫內容，以
18 及新聞媒體報導其中關於刊登馬自達公司召回改正計畫內容
19 部分之報導，固可知馬自達公司公告召回使用SKYACTIV-D
20 2.2L柴油引擎(下稱系爭引擎)之車輛，並向交通部路政司、
21 車安中心提出召回改正計畫，關於系爭引擎瑕疵狀況與改正
22 措施描述欄記載有：(一)瑕疵現象說明：1.在某些特定柴油車
23 輛上，如果車輛持續在低轉速及高負荷行駛(例如：車輛在
24 上坡路段、以高檔位持續行駛)，則高壓燃燒氣體可能會經
25 由汽缸床墊片洩漏至引擎冷卻水的水道，導致引擎冷卻水從
26 副水箱溢出。2.某些特定柴油車輛上，可能因內部水氣冷
27 凝，導致排氣壓力感知器內部端子線腐蝕並影響導電。3.在
28 目標柴油車輛上，機油泵浦鍊條各部件磨損斷裂情形，乃因
29 潤滑的機油中有過量的碳微粒，究其來源，乃因此高性能引
30 擎若長期在嚴苛的操作條件下(車主手冊中有載明若有嚴苛
31 的操作條件應更頻繁更換機油)，機油會提早劣化而造成機

油潤滑性能下降，而使引擎機油混入碳微粒，碳微粒變成研磨材造成機油泵浦鍊條摺動處的異常磨損，若長期累積磨損，將致機油泵浦鍊條斷裂。(二)瑕疵零件(名稱及編號)所屬系統與位置：PCM動力模組控制程式、排氣壓力感知器/SH000000C、機油泵浦鍊條/SH0000000。(三)瑕疵原因：PCM動力模組控制程式瑕疵、排氣壓力感知器內部水氣冷凝入侵、機油泵浦鍊條因碳微粒異常磨損。(四)瑕疵可能產生之結果，需說明可能產生的危險及嚴重程度：1.若車輛持續在低轉速及高負荷下駛，可能使冷卻水從副水箱溢出，進而啟動引擎保護程式，暫時抑制引擎動力輸出，使車速有逐漸降低現象發生，恐有影響行車安全疑慮。2.排氣壓力感知器故障後，引擎故障燈亮起警示車主，引擎會進入保護模式(EGR，渦輪增壓器及i-Stop智慧停等裝置停止作動)，引擎仍可以正常運轉，不會有車輛熄火或失去動力等情形。3.若長期累積磨損，將致機油泵浦鍊條斷裂，機油泵浦會無法壓送機油，造成引擎故障燈和機油壓力警示燈會亮起，且車輛會處於無法加速狀態，恐有影響行車安全疑慮，有交通部路政司111年5月12日路臺監字第1110405877號函暨檢送馬自達公司之召回改正計畫資料可稽(見本院卷十三第118至143頁)。堪認馬自達公司係因發現使用系爭引擎之特定型號車輛，因長期間於特殊情形條件下使用，有少數部分之車輛會產生如上開召回改正計畫所載之瑕疵情形，而主動公告召回有使用系爭引擎之車輛回廠檢修，並免費檢測或更換，惟上開召回公告及計畫、車安中心函暨馬自達公司回函、以及新聞報導之內容，尚不足以證明原告所購買而持有之系爭車輛確有如原告主張之瑕疵存在、或系爭車輛有設計上瑕疵，於流通進入市場後，並不符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性。

(二)關於系爭車輛是否具有原告所主張之瑕疵，設計上不符合當時科技或專業水準可合理期待安全性等節，業經兩造同意並選定系爭車輛，其中系爭引擎未經更換過，且電腦程式未修正過之車型均為CX-5之車輛3輛，即分別為車號000-0000(下

01 稱1號車)、APN-3698(下稱2號車)、ARV-3085(下稱3號車)，
02 送請台灣區汽車修理工業同業公會(下稱同業公會)進行鑑
03 定，鑑定分析及結果如下：

- 04 1.鑑定分析：(1)汽缸床墊片位置作用如110年10月27日鑑定(下
05 稱110年鑑定報告)報告圖1所示(見外放之110年鑑定報告第4
06 9頁)，為結合汽缸蓋與汽缸本體之中間密封墊片，且兩者本
07 體內會有冷卻水道供冷卻水流動，汽缸床墊片於裝配過程
08 中，兩面均會塗佈密封膠後在鎖至固定扭力值，該墊片非屬
09 於汽車服務廠之定期更換零件，除有需要拆裝汽缸蓋與汽缸
10 本體情形下，汽缸床墊片將視為必須更換之零件。另外，在
11 引擎動力產生過程中活塞之上死點不會超出汽缸本體與汽缸
12 床墊片的接合平面如110年鑑定報告圖2(見外放之110年鑑定
13 報告第49頁)。(2)依原汽缸墊片密合檢測作業程序，引擎轉
14 速固定2000rpm持續240秒的二氧化碳測試液檢測，並執行3
15 次檢驗測試。在現場檢測過程中後發現，引擎冷卻水在現場
16 散熱不良的環境下，因長時間操作冷卻水水溫容易提升至攝
17 氏(下同)92度左右，使冷卻水因高溫體積膨脹，導致冷卻水
18 回流至二氧化碳測試容器內，並與二氧化碳測試液混合，造
19 成無法檢測汽缸床墊片密合度，經同業公會人員於現場與兩
20 造雙方協商後，兩造同意引擎轉速固定2000rpm持續240秒與
21 失速測試修訂為測試1次，冷卻水維持在工作溫度約85至87
22 度之間。(3)1號車、2號車、3號車，經引擎轉速固定2000rpm
23 持續240秒與失速測試檢測，檢測前二氧化碳測試液為藍
24 色，檢測後二氧化碳測試液亦呈現藍色，研判1號車、2號
25 車、3號車冷卻水道通路無二氧化碳成分存在，可見汽缸床
26 墊片密合良好。(4)1號車、2號車、3號車經失速測試檢測，
27 在D檔狀態下，全油門控制，車輛煞車未移動情形下，速轉
28 分別約為2500至2900rpm、2500至3000rpm、2500至2950rp
29 m，原廠失速測試D檔轉速為2200至3100rpm，失速測試結果
30 在原廠規範之內，研判引擎動力輸出與變速箱動力傳動狀況
31 無異常情形。(5)於鑑定時，1號車已行駛7萬8211公里、2號

車已行駛4萬805公里、及3號車已行駛10萬7985公里，依汽缸床墊片密合檢測作業程序，全負載狀態下並將引擎操作提升至最大馬力及扭力情形檢測3次：1號車、2號車、3號車(動力傳動控制模組軟體未更新)及3號車(動力傳動控制模組軟體已更新)檢測前二氧化碳測試液為藍色，檢測後1號車、2號車二氧化碳測試液亦呈現藍色，3號車(動力傳動控制模組軟體未更新)及3號車(動力傳動控制模組軟體已更新)在第二次測試後二氧化碳測試液漸漸呈現藍綠色。因此，在全負載狀態下，研判1號車、2號車冷卻水道通路無二氧化碳成分存在，汽缸床墊片密合良好。另3號車(動力傳動控制模組軟體未更新)及3號車(動力傳動控制模組軟體已更新)冷卻水道通路可能存在二氧化碳，導致二氧化碳測試液呈現藍綠色，研判車輛於行駛相當里程數之後，引擎在全負載狀態下，汽缸床墊片有可能發生密合性不良的情形。(6)於全負載狀態下測試排序分別為1號車、3號車(動力傳動控制模組軟體未更新)及3號車(動力傳動控制模組軟體已更新)及2號車，由OBD II擷取之受測車輛之引擎馬力與扭力資料如鑑定報告附件十二，各車各測試最大馬力與扭力數值如110年鑑定報告表1(見外放110年鑑定報告52頁)。1號車最大馬力與扭力分別為141.71kW、409.30N-m；2號車最大馬力與扭力分別為152.31kW、431.37N-m；3號車(動力傳動控制模組軟體未更新)最大馬力與馬力扭力分別為139.87kW、400.48N-m；3號車(動力傳動控制模組軟體已更新)最大馬力與馬力扭力分別為152.79kW、426.80N-m。整體綜合言之，未更新動力模組軟體最大馬力約介於139.87~152.31kW之間；最大扭力約介於400.48~431.37N-m之間。馬自達公司所提供Mazda CX-5 2.2升柴油引擎性能曲線資料如110年鑑定報告附件十三，最大馬力：129.2kW、最大扭力：420N-m。而本件受測車輛之引擎最大馬力高出馬自達公司公告值17.89%，最大扭力馬力高出馬自達公司公告值2.71%。(7)在全負載狀態下，由底盤動力計擷取之受測車輛輪軸輸出之最大馬力數值如鑑定報告表2

(見外放110年鑑定報告第52頁)。1號車最大馬力為97.18kW; 2號車最大馬力為104.49kW;3號車(動力傳動控制模組軟體未更新)最大馬力為95.96kW;3號車(動力傳動控制模組軟體已更新)最大馬力為100.03kW。整體綜合言之，未更新動力模組軟體車輛輪軸輸出之最大馬力約介於95.96~104.49kW之間，約為馬自達公司所提供引擎馬力輸出之80.87%。(8)比對3號車(未更新之動力傳動控制模組軟體)及3號車(已更新動力傳動控制模組軟體)之最大馬力與最大扭力，測試結果兩者有些微差異，且已更新動力傳動控制模組軟體之最大馬力與最大扭力略高於未更新之動力傳動控制模組軟體。故本件受測車輛於引擎轉速固定2000rpm持續240秒與失速測試檢測下，汽缸床墊片密合良好，而3號車(行駛累積里程數10萬7985公里)之後，引擎在全負載狀態下，汽缸床墊片有可能發生密合性不良的情形。而汽缸床墊片如發生密合性不良情形與引擎活塞頭設計應無關聯性。復本件檢測數據顯示，受測車輛引擎更新動力傳動控制模組軟體後之最大馬力與最大扭力略優於未更新之動力傳動控制模組軟體。故系爭車輛行駛至相當里程處，如3號車在10萬公里以上，於全負載狀態下，汽缸床墊片有可能發生密合性不良之情形。

2.基於上開鑑定分析，同業公會鑑定結果認：1.本件受測車輛於引擎轉速固定2000rpm持續240秒與失速測試檢測下，汽缸床墊片密合良好。2.3號車(行駛累積里程數10萬7,985公里)之後，引擎在全負載狀態下，汽缸床墊片有可能發生密合性不良的情形。3.汽缸床墊片如發生密合性不良情形與引擎活塞頭設計應無關聯性。4.如引擎汽缸床墊片被燒蝕後，引擎燃燒室所產生之廢氣會被排擠至冷卻系統中，當汽缸床漏氣嚴重時，會因汽缸壓縮壓力不足而導致動力不足的現象，車速無法達到預設最高速度。5.本件檢測數據顯示受測車輛引擎更新動力傳動控制模組軟體後之最大馬力與最大扭力略優於未更新之動力傳動控制模組軟體。有同業公會110年鑑定報告書可稽(見外放之110年鑑定報告)。堪認1、2、3號車，

01 汽缸墊片密合度均良好，因為3號車於本次鑑定測試前，已
02 行駛10萬公里以上，故於測試時，不論動力傳動控模組有無
03 更新，若一直於全負載狀態下，3號車始產生汽缸密合度不
04 良之情形，惟此乃非通常使用之情形始會發生。

05 3.另原告雖主張同業公會未依馬自達公司手冊記載標準，進行
06 測試鑑定，故鑑定結果不可採云云。惟經同業公會補充說
07 明，就3號車部分，檢測容器分上下兩層容器室，冷卻液因
08 溫度過高，體積膨脹後，流出之冷卻液體會先流經下層容
09 器室，若達下層容器室上限後再流至上層容器室，3號車(程
10 式未更新時)於第三次全負載測試過程中測試液已漸呈現藍
11 綠色傾向；隨後3號車(程式已更新)第三次全負載測試過
12 程中，亦觀察測試液有漸呈現藍綠色傾向，後續因下層容
13 器室冷卻液量已達上限，流至上層容器室，影響最後測試
14 液顏色之呈現，但就整體第三次測試過程，不能排除有微
15 量二氧化碳產生所導致，因此110年鑑定報告後續綜合陳
16 述車輛於行駛相當里程數後，引擎在全負載狀態下，汽缸
17 床墊片有可能發合性不良之情形。而同業公會於進行鑑
18 定測試當天，以2000rpm持續240秒之測試，並於進行該
19 測試程序前已將該測試方式函文告知兩造，如有疑義，
20 應於測試前提出協商，且於測試前及測試當日，兩造均
21 未提出任何疑義；而依馬自達公司技術手冊所登載的引
22 擎燃燒室氣密測試規範，於規劃測試前同業公會可納入
23 參考，但同業公會所規劃執行2000rpm持續240秒測試
24 為引擎燃燒室氣密測試之一部分，不必全然等於馬自達
25 公司技術手冊的規範，且馬自達公司於先前執行召回引
26 擎燃燒室氣密測試，亦與本件鑑定測試程序亦採相同之
27 測試條件。至於3號車PCM之程式內參數變更設定為馬
28 自達公司所提供之PCM更新程式，扭力峰值所對應之轉
29 數值會隨程式參數設定而有所差異，更新之程式內容為
30 向提供，同業公會僅就PCM程式更新後所測定之扭力數
31 值真實呈現。於測試現場，馬自達公司從OBDII連接馬
自達公司診斷專用電腦做PCM程式更新，OBDII為連接
的通訊界面，一般保養廠亦可用O

BDII(如有馬自達公司診斷專用電腦)或由其他介面直接連接PCM進行軟體更新程式，如PCM內程式參數設定相同，動力性能的表現理論是相同，有同業公會111年3月21日台區汽工(宗)字第111139號函可稽(見本院卷十三第52至54頁)。綜上，原告主張系爭車輛引擎之汽缸墊片密度性下降，所產生冷卻水外溢現象，冷卻水旁通閥爆裂、汽缸頭蓋燒蝕、缸壓差過大，是因為系爭引擎的活塞頭設計不良之瑕疵所致云云，尚難認可採。

4.又若未符合環境測試規範的排氣壓力感知器NO.1，會因引擎燃燒後所排放之廢氣所含高溫水氣，會使排氣壓力感知器NO.1的凝膠產生微縫隙，造成感知器的電路封裝不良，使壓阻式電路短路或燒毀之情形。又若排氣壓力感知器NO.1損壞，會造成限制EGR系統控制、限制引擎怠速熄火(i-STOP)功能及PCM限制引擎-變速箱整合控制輸出動力，引擎故障燈亮起。而長期未更換機油或使用劣質機油情形，使機油中含有微小碳微粒存於機油鏈條各機件摩擦面，有可能減損機油鏈條的磨耗造成斷裂情形。車輛如果發生機油鏈條斷裂，機油壓力警示燈首先會亮起，提醒駕駛人機油壓力過低，如汽車仍繼續行駛引擎持續運轉，引擎會因無機油潤滑及散熱，導致引擎損毀無動力輸出，車輛會有失速滑行的情形，有可能會影響行車安全。查，本件於本院第一次送鑑定時，兩造均未提供已磨損之凸輪軸與進氣閥門彈簧零件、損壞之排氣壓力感知器，及張力型機油鍊條斷裂情形供鑑定，致同業公會無法鑑定該等部分是否具有瑕疵或設計不良之情形，嗣由原告提供排氣壓力感知器，被告提供斷裂之機油鏈條，經同業公會鑑定後，認排氣壓力感知器NO.1之凝膠功能為感知器本體與三線壓阻式電路之封裝密合用途，而排氣壓力感知器NO.1須符合所安裝之位置高溫高濕環境檢測規範與標準，以符合其應用設計。如排氣壓力感知器NO.1損壞後，PCM會限制引擎-變速箱整合控制輸出動力，不會造成車輛失速現象，車輛不會有行車安全的影響。又本件供鑑定系爭車輛機

油鏈條斷裂處：內鏈片與襯套斷裂為脆性破壞，研判為長期使用後鏈條間隙過大或機件疲勞所導致，系爭車輛機油鏈條採用張力型設計，造成機油鏈條斷裂之關聯性不大，此有同業公會110年鑑定報告及111年6月1日鑑定報告書(下稱111年鑑定報告，與110鑑定報告合稱系爭鑑定報告)、111年10月19日台區汽工(宗)字第111519號函可稽(見外放之鑑定報告書、本院卷十四第120至122頁)。因兩造未提供已磨損之凸輪軸與進氣閥門彈簧零件做鑑定評估，同業公會無法進行鑑定因積碳累積已磨損之凸輪軸與進氣閥門彈簧零件之關聯性，以及是否進氣閥門彈簧設計不良所導致等節。此外，原告復未提出其他證據足以證明系爭車輛確有進氣門彈簧設計不良之情形，則原告主張進氣閥門彈簧設計不良，導致累積積碳磨損凸輪軸；及金屬連結線斷裂或不良導致排氣壓力感知器故障，機油鍊條有設計之瑕疵而斷裂，是因機油鍊條之張力器型設計等情，均難認足採。又依上開鑑定報告可知，如排氣壓力感知器NO. 1損壞後，PCM會限制引擎-變速箱整合控制輸出動力，並不會造成車輛失速現象，車輛不會有行車安全的影響，則原告主張如排氣壓力感知器設計不良而損壞，會造成車輛失速現象，影響行車安全云云，亦難認可採。

5.綜上，原告主張系爭車輛有其主張之上開瑕疵，設計不符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性云云，尚難認可採。

(三)原告主張依消保法第7條規定，請求賠償系爭車輛價值減損20萬元，為無理由：

1.按從事經銷之企業經營者，就商品或服務所生之損害，與設計、生產、製造商品或提供服務之企業經營者連帶負賠償責任。但其對於損害之防免已盡相當之注意，或縱加以相當之注意而仍不免發生損害者，不在此限，消保法第8條定有明文。又按輸入商品或服務之企業經營者，視為該商品之設計、生產、製造者或服務之提供者，負本法第7條之製造者

責任，消保法第9條亦定有明文。且按消費者，指以消費為目的而為交易、使用商品或接受服務者；企業經營者，指以設計、生產、製造、輸入、經銷商品或提供服務為營業者；消費關係，則指消費者與企業經營者間就商品或服務所發生之法律關係，消保法第2條第1款、第2款、第3款定有明文。又從事設計、生產、製造商品或提供服務之企業經營者，於提供商品流通入市場，或提供服務時，應確保該商品或服務，符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性。企業經營者違反前開規定，致生損害於消費者或第三人時，應負連帶賠償責任。但企業經營者能證明其無過失者，法院得減輕其賠償責任，消保法第7條第1、3項定有明文。而消保法第7條第1項所定商品或服務符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性，應就該商品或服務是否具備「可期待之合理使用或接受」認定之，消保法施行細則第5條第2款亦定明文。且按消保法第二章第一節「健康與安全保障」92年修正前第7條所規定：「從事設計、生產、製造商品或提供服務之企業經營者應確保其提供之商品或服務，無安全或衛生上之危險。」，乃商品製造者侵權行為責任，各項為不同請求權，均本諸消費者購買商品或服務，其身體健康不應受到危害之旨，規範商品或服務應具安全性與衛生性。觀諸立法院審議該法草案條文對照表第7條之說明所載：「(一)消費者購買商品或服務，其身體健康不應受到危害，故應要求商品或服務安全性或衛生性。(二)本條稱危險而不稱瑕疵，主要避免與民法之瑕疵混淆」等語，可知該規定稱危險而不稱瑕疵，係為避免與民法之瑕疵混淆。復觀92年修正為現行消保法第7條第1項規定，係以修正前第一項所稱「安全或衛生上之危險」，指商品或服務欠缺安全性，而所謂「欠缺安全性」，指商品於流通進入市場時或服務於提供時，不符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性而言，爰參考歐體指令第6條並將本法施行細則第5條第1項及第2項規定修正予以納入（立法理由參照）。從而該條規定之「商品責任」規範之目

01 的在保障消費者之健康與安全，請求之賠償範圍為消費者因
02 健康與安全受侵害而生之損害，並不包括商品本身瑕疵的損
03 害。是商品本身之瑕疵損害，應依民法瑕疵擔保或債務不履
04 行規定保護，而不在上開規定保護範圍之列(最高法院106年
05 度台上字第1號判決參照)。再者，消保法第7條第2項所謂之
06 財產，應限於被害人所有權或其他物權等財產而言，並不包
07 括商品自身及被害人之其他純粹經濟上損失，亦即不包括具
08 有瑕疵(安全上危險商品)商品本身的損害及其他純粹經濟上
09 損失。

10 2.查，馬自達公司為自國外輸入系爭車輛之企業經營者，其餘
11 被告為從事經銷系爭車輛之企業經營者，惟原告捷群欣業有
12 限公司、嵩翔自動化工業有限公司、廖逸軒即振恆企業社、
13 凱勝儀品有限公司、福安洋服有限公司、台宙晶體科技股份
14 有限公司、宏匠實業股份有限公司、程豐交通股份有限公
15 司、材城企業有限公司、百庫興業有限公司、張文真即尚新
16 企業行、進吉不銹鋼興業有限公司購入車輛，係為公司企業
17 經營業務營運使用之交通工具，並非係基於消費目的而購入
18 系爭車輛，自非消保法所稱之消費者，自無消保法之適用；
19 其餘原告為自然人，雖可認係基於消費關係而購入系爭車
20 輛，為消保法所規定之消費者，然如前述，原告主張系爭車
21 輛因有設計上之瑕疵，而致系爭車輛交易價值減損乙情，縱
22 然屬實，乃屬商品本身瑕疵之損害，依上開規定及說明，自
23 不得依消保法第7條規定請求，況系爭車輛並無設計上之瑕
24 疵，亦無欠缺安全性，已如前述，並有系爭鑑定報告可佐，
25 則原告此部分之請求，洵屬無據。

26 (四)原告主張依民法第191條之1第1項、第4項規定請求賠償汽車
27 交易價值減損20萬元之損害，亦無理由：

28 1.按商品製造人因其商品之通常使用或消費所致他人之損害，
29 負賠償責任。但其對於商品之生產、製造或加工、設計並無
30 欠缺或其損害非因該項欠缺所致或於防止損害之發生，已盡
31 相當之注意者，不在此限。又商品輸入業者，應與商品製造

人負同一之責任。民法第191條之1第1、4項固定有明文。而受害人依民法第191條之1規定請求商品輸入業者與商品製造人負同一之賠償責任，固無庸證明商品之生產、製造或加工、設計有欠缺，及其損害之發生與該商品之欠缺有因果關係，以保護消費者之利益，惟就其損害之發生係因該商品之「通常使用」所致一節，仍應先負舉證責任。於受害人證明其損害之發生與商品之通常使用具有相當因果關係前，尚難謂受害人之損害係因該商品之通常使用所致，而令商品製造人或商品輸入業者就其商品負侵權行為之賠償責任。

2.然查，馬自達公司雖為輸入系爭車輛之商品輸入業者，惟依同業公會鑑定報告，可知系爭車輛並無生產、製造、或加工、設計欠缺存在，且原告主張系爭車輛交易價值減損，為商品本身價值之損害，亦非商品通常使用所致，業如前述，則原告依民法第191條之1第1項、第4項規定，請求馬自達公司賠償系爭車輛價值減損20萬元之損害，亦屬無據。

(五)如附表A至L所示之原告主張被告有債務不履行之情事，而依民法第227條準用226條規定，請求被告賠償系爭車輛交易價值減損20萬元，亦為無理由：

1.按因可歸責於債務人之事由，致給付不能者，債權人得請求賠償損害。前項情形，給付一部不能者，若其他部分之履行，於債權人無利益時，債權人得拒絕該部之給付，請求全部不履行之損害賠償。又因可歸責於債務人之事由，致為不完全給付者，債權人得依關於給付遲延或給付不能之規定行使其權利。因不完全給付而生前項以外之損害者，債權人並得請求賠償。民法第226條、第227條固分別定有明文。

2.查系爭車輛已既由如附表A至L所示原告之賣方，依買賣契約交付予各買方即原告持有系爭車輛，如前所述，系爭車輛並無給付不能之情事，且交付予原告後均能為一般通常使用；又系爭車輛並無原告主張之瑕疵，已如前述，況上開召回計畫所載之瑕疵，非不能修補，可以更換零件及更新程式為修補，更新後較未更新前車輛性能更佳(見上開鑑定報告及召

01 回改正計畫)，且原告復未舉證證明系爭車輛確有價值減損
02 之情事，則原告依民法第227條準用第226條規定，請求系爭
03 車輛交易價值減損，難認可採。

04 3.原告主張因馬自達公司為召回公告、及新聞報導，於召回改
05 正計畫及公告有提及部分使用系爭引擎之車輛，有召回改正
06 計畫所載瑕疵情形，致系爭車輛之交易價值減損(污名化之
07 減損)云云。而查：

08 (1)本院於同業公會上開鑑定報告函覆本院後，曾當庭諭知及發
09 函限期命原告訴訟代理人陳報欲送鑑定系爭車輛是否有價值
10 減損及減少價值為若干之鑑定機關名稱到院(見本院卷第十
11 四第210至213頁、第292至298頁)，惟原告逾期迄未陳報鑑
12 定機關到院，故本院未能就此部分送鑑定。

13 (2)雖本院為上揭諭知及限期命原告陳報鑑定機關後，原告具狀
14 聲請本院訊問證人洪挺傑，待證事實為洪挺傑於110年7月29
15 日以50萬元向第三人陳義雄、陳榮生購買105年出廠、車牌
16 號碼000-0000之MAZDA CX5車輛，嗣經發現該車引擎有噴水
17 之故障，洪挺傑要求退款，嗣洪挺傑與陳義雄、陳榮生成立
18 和解，由陳義雄、陳榮生退還洪挺傑買賣價金共16萬6,000
19 元，故洪挺傑可證明系爭車輛減少價值至少為16萬6,000元
20 云云(見本院卷十四第370頁)。惟查，洪挺傑與陳義雄、陳
21 榮生間所成立之和解，乃其三人約定，互相讓步，以終止爭
22 執或防止爭執發生之契約，是和解雙方基於自由意願達成共
23 識之決定，基於債之相對性原則，僅對其3人發生拘束效
24 力，自無從拘束本件兩造及本院之認定；又洪挺傑、陳義
25 雄、陳榮生並非汽車價值之專業鑑定機關或人員，亦無鑑定
26 系爭車輛價值有無減損及減損金額之專業能力及資格，故尚
27 難以洪挺傑與第三人陳義雄、陳榮生間所成立和解內容及金
28 額，供認定本件系爭車輛確有交易價值之減損，且減損之價
29 值至少為16萬6,000元之依據等情。故本院認無訊問證人洪
30 挺傑之必要，附此敘明。

31 4.原告另主張其未預期系爭車輛會有PCM限制引擎-變速箱整合

01 控制輸出動力之問題，車輛動力輸出遭到限制，即會產生一
02 定之交易價值減損云云。然查，PCM限制引擎-變速箱整合控
03 制輸出動力之問題，乃系爭車輛的安全防護設計，僅有在排
04 氣壓力感知器發生故障情形，始會啟動安全防護設計；且當
05 排氣壓力感知器發生故障，僅需更換新的排氣壓力感知器，
06 該車輛的動力輸出就不會遭限制，故尚難認系爭車輛有因PC
07 M限制引擎-變速箱整合控制輸出動力之問題，而致系爭車輛
08 交易價值減損。則原告此部分之主張，亦難認可採。

09 5.此外，原告並未提出其他證據足以證明有因馬自達公司召回
10 改正計畫、召回公告之內容所載瑕疵，致系爭車輛有交易價
11 值減損之情形，故尚難認原告受有系爭車輛交易價值減損之
12 損害。況按當事人已證明受有損害而不能證明其數額或證明
13 顯有重大困難者，法院應審酌一切情況，依所得心證定其數
14 額，民事訴訟法第222條第2項固定有明文，惟原告所提出之
15 證據，尚不能證明系爭車輛之交易價值確有因此而減損，核
16 與民法第222條第2項規定不符，自無該條之適用。

17 6.況如前所述，原告所舉之證據尚不足以證明系爭車輛引擎設
18 計有如原告所主張之瑕疵存在，又無可歸責於輸入業者即馬
19 自達公司之事由，雖馬自達公司主動依召回改正計畫及召回
20 公告，召回有使用系爭引擎之車輛回廠檢測，難免影響社會
21 大眾對使用系爭引擎之車輛產生負面觀感，惟依召回公告、
22 召回改正計畫及網路新聞報導內容亦可知，若召回檢測，如
23 有發生問題者，馬自達公司均會更換全新的引擎或零件，且
24 更換後之車輛即與未曾發生故障之車輛無異；且排氣壓力感
25 知器部分，馬自達公司亦免費更換並提供終身保固。原告雖
26 主張依交通部路政司函車安中心、馬自達公司之書函，有民
27 眾反應使用馬自達柴油引擎召回後仍再發生故障(如冷卻水
28 外溢、鏈條斷裂、行進間失去動力等)，以及車安中心函轉
29 馬自達公司民眾反應馬自達柴油引擎故障經改正後仍再發生
30 冷卻水外溢情形，且馬自達CX-9發生傳動軸漏油情形，並提
31 出上開函文、陳情資料為憑(見本院卷三第71至127頁)，惟

01 參以上開陳情資料，本件原告中僅有王鈺麟、陳宜家為陳
02 情，而王鈺麟係陳情其所有之車牌000-0000號車輛，於107
03 年8月20日發生機油鍊條斷裂；陳宜家則陳情其所有之車
04 輛，於106年5月21日於高速行駛時突然失速，催油門無反
05 應，儀表板未顯示任何燈號等情，至王鈺麟、陳宜家所述之
06 情形，僅純係其單方陳述，並未提出證據證明儀表板上開警
07 示燈確未亮起或確有失速之情形，及機油條鍊斷裂等原因，
08 確係因原告主張之上開瑕疵所致；況如前述，因PCM限制引
09 擎-變速箱整合控制輸出動力之問題，乃系爭車輛的安全防
10 護設計，並非瑕疵，且不會造成行車安全之影響；原告復未
11 能舉證證明系爭車輛確有交易價值減損之損害，則原告依債
12 務不履行規定，請求賠償系爭車輛交易價值減損20萬元，亦
13 屬無據。

14 (六)如附表A1至L1所示之原告，依民法第359條規定減少價金，
15 而依民法第179條規定請求返還減少價金，亦無理由：

16 按買賣因物有瑕疵，而出賣人依前五條之規定，應負擔擔保之
17 責者，買受人得解除其契約或請求減少其價金。但依情形，
18 解除契約顯失公平者，買受人僅得請求減少價金。民法第35
19 9條固定有明文。查系爭車輛於交付時具通常效用及契約約
20 定之效用；又系爭車輛於交付時並無引擎冷卻水從副水箱溢
21 出，凸輪軸磨損、排氣壓力感知器故障或機油泵浦鍊條斷裂
22 之情形，此為兩造所不爭執(見本院卷八第133頁、本院卷九
23 第115至116頁)；又如前所述，原告所舉之證據尚不足以證
24 明系爭車輛有召回改正計畫及公告所載之瑕疵、或有其主張
25 之上開瑕疵，或於系爭車輛於召回改正後，系爭車輛仍有其
26 主張之瑕疵存在，並致系爭車輛價值減損之情事，核與民事
27 訴訟法第222條第1項之規定有間，本院不得依民事訴訟法第
28 222條第1項規定，酌定減少價金之金額(此部分理由同上開
29 (五)3(1)、(2)、5所載，不再重複贅述)。則原告依民法第359
30 條規定，主張系爭車輛有瑕疵而減少價金20萬元，依民法第
31 179條規定，請求被告返還減少之價金金額20萬元，亦屬無

據。

(七)原告張琬聆、余月娥分別主張代位解除買賣契約、解除買賣契約，各請求返還已給付價金20萬元，為無理由：

按買賣因物有瑕疵，而出賣人依前五條之規定，應負擔保之責者，買受人得解除其契約或請求減少其價金。但依情形，解除契約顯失公平者，買受人僅得請求減少價金，民法第359條定有明文。查依系爭鑑定報告所示，系爭車輛並無原告主張之瑕疵，且馬自達公司召回使用系爭引擎之車輛，縱檢測並改正更換零件及更新程式部分，亦非屬重大瑕疵，已如前述，則原告張琬聆等人主張解除買賣契約或代位解除契約，難謂合法。則張琬聆、余月娥分別主張代位解除買賣契約、解除買賣契約後，依民法第179條規定，分別請求被告三和公司、瑞達公司返還其已交付之買賣價金其中20萬元，亦屬無據。

四、從而，原告依上開規定，請求如被告給付如其聲明事項所載之給付，為無理由，應予駁回。又原告之訴既經駁回，其假執行之聲請亦失所附麗，應併予駁回。

五、本件事證已臻明確，兩造其餘主張及所提證據，經審酌核與判決結果不生影響，爰不逐一論述。

六、據上論結，原告之訴為無理由，依民事訴訟法第78條、第85條第1項前段，判決如主文。

中 華 民 國 112 年 9 月 4 日
民事第一庭

法 官 陳月雯

以上正本係照原本作成。

如對本判決上訴須於判決送達後 20 日內向本院提出上訴狀。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費，否則本院得不命補正逕行駁回上訴。

中 華 民 國 112 年 9 月 4 日
書記官 李佩諭