臺灣士林地方法院民事判決

106年度訴字第1495號

原　　告　吳家畦
被　　告　博達汽車股份有限公司
兼
法定代理人　張麗玉
共　　同
訴訟代理人　葉至上律師
　　李佳霖律師

上列當事人間請求返還買賣價金等事件，本院於中華民國108 年10月18日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

原告之訴及假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

壹、程序方面

按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴。但被告同意者，不在此限。民事訴訟法第255 條第1 項第1 款定有明文。原告起訴聲明第1 項原為：「被告應返還原告新臺幣（下同）160 萬9,800 元及自受領日起至返還日止依法定利率算之利息。被告應賠償原告損失8 萬3,720 元。」（本院卷一第8 頁），嗣變更聲明為第1 項：「被告應給付原告160 萬9,800 元，及自民國105 年7 月12日起至清償日止，按週年利率百分之5 計算之利息。」、第2 項：「被告應連帶給付原告8 萬3,720 元」，並追加消費者保護法（下稱消保法）第51條前段為請求權依據後，追加聲明第3 項：「被告博達汽車股份有限公司（下稱博達汽車公司，與被告張麗玉合稱為被告，分則逕稱其名稱或姓名）應給付原告41萬8,600 元。」（本院卷二第236 頁），上開變更均經被告訴訟代理人當庭表示同意（本院卷二第238 頁），核諸前開規定，於法尚無不合，應予准許。

貳、實體方面

一、原告主張：

㈠伊向博達汽車公司購買本田ODYSSEY汽車1輛（車牌號碼000-0000號，下稱系爭車輛），並簽署車輛訂購合約書（下稱系爭買賣契約）105年7月24日交車後伊於駕駛時發現系爭車輛向右偏行，於同年8月11日至博達汽車公司進行1,000公里保養時向業務人員反應，但技師以定位機台檢測後未調整前束角，偏行現象仍存，同年月27日由組長鄭翰隆定位並試駕檢查，但試駕後鄭翰隆卻表示偏行係因道路設計所致，屬正常情形；翌日伊駕駛系爭車輛前往宜蘭途中察覺引擎異音，再於同年9月2日進廠由鄭翰隆檢查，其雖表示為變速箱正常作動聲音，惟經伊不斷質疑聯繫與要求，博達汽車公司始同意更換系爭車輛變速箱。105年11月25日再由博達汽車公司王姓組長檢修並對調左右前輪後試車，但仍偏行，王組長仍稱係道路因素所致；同年月30日台灣本田汽車股份有限公司（下稱台灣本田汽車公司）指派伍姓人員測試系爭車輛及檢查變速箱後，同意更換變速箱總成，惟更換後異音問題仍未解決；106年3月25日系爭車輛因輪胎遭鐵釘刺入，伊即時請輪胎公司處理，該公司技師發現系爭車輛存有向右偏行現象，將輪胎不規則對調後路試仍存偏行，顯見偏行情形非輪胎或道路設計因素所致，伊去電博達汽車公司客戶關係經理排定同年4月14日由陳姓技術長檢修，但該次檢修未路駕測試，伊回程駕駛時仍有偏行情況，博達汽車公司客戶關係經理再定同年6月5日由台灣本田汽車公司技師以校調方式檢修，但試車時偏行現象仍存，且因路況不同向左或右偏移，技師討論後認係方向機問題，乃再定同年月12日進廠更換，同年月14日路駕試車偏行狀況仍存，系爭車輛乃留廠另由台灣本田汽車公司資深講師級技師以校調方式續修，同年月16日再試車時，系爭車輛仍因不同車道、不同路況發生向左或右偏行情形。

㈡伊因系爭車輛之偏行現象於駕駛時承受極大精神壓力，博達汽車公司卻以矇騙、敷衍、卸責方式處理，伊於106年3月

19日提出更換新車要求，經3 天溝通後博達汽車公司拒絕，伊始於同年月26日以存證信函通知博達汽車公司及台灣本田汽車公司要求換車或退車退款；同年7 月3 日博達汽車公司客戶關係經理電告公司願意換車，但同年月11日伊至內湖廠洽談時，博達汽車公司竟又只同意續修，伊於同年月31日再與客戶關係經理確認，博達汽車公司仍只同意續修而不願換車。系爭車輛除於行駛時產生偏行外，尚有變速箱異音問題，但因偏行情形有致生命安全陷於危險之虞，故僅就系爭車輛行駛偏行瑕疵主張解除系爭買賣契約、返還價金，及因偏行與變速箱異音所生損害為之賠償，爰依民法第354 條、第359 條規定，請求與博達汽車公司解除系爭買賣契約後，依民法第259 條第1 、2 款規定請求返還買賣價金，再依民法第184 條第1 項前段、第2 項前段、第191 條之1 第1 項、第4 項、第216 條、第195 條第1 項前段及消費者保護法（下稱消保法）第7 條、第8 條第1 項、第9 條規定（原告另主張消保法第7 條之1 非為請求權基礎），請求博達汽車公司賠償如附表1 至4 所示金額計8 萬3,720 元，並依消保法第51條前段規定，請求博達汽車公司賠償故意所致損害之懲罰性賠償金；張麗玉為博達汽車公司負責人，亦應依民法第28條、第273 條、公司法第23條第2 項（原告另主張之公司法第8 條第1 項、第2 項、第208 條第3 項前段規定為定義名詞之條款，非為請求權基礎），與博達汽車公司就伊所受如附表1 至4 所示損害應負連帶賠償責任。另依消費者保護法第48條第2 項規定，請求法院如為伊有利之判決時依職權宣告為減免擔保之假執行等語。

㈢ 並聲明：1.博達汽車公司應給付原告160 萬9,800 元及自105 年7 月12日起至清償日止，按週年利率百分之5 計算之利息。2.被告應連帶給付原告8 萬3,720 元。3.博達汽車公司應給付原告41萬8,600 元。4.請准宣告為減免擔保之假執行。

二、被告則以：

㈠ 系爭車輛於105年7月24日交車後固定回廠保養，同年12月間因遭撞擊而由博達汽車公司維修廠自同年月7日至106年1月23日進行修繕，由於交車後原告曾表示變速箱有異音，雖經技師檢測後認屬正常機械作動產生之輕微聲響，但因原告堅稱此異音為瑕疵，博達汽車公司基於客戶滿意服務，乃於此次撞擊維修時以保固方式免費更換系爭車輛變速箱。又原告雖稱駕駛系爭車輛行駛過程有向右偏行情形，然系爭車輛出廠前之檢測偏滑度僅為每公里正1公尺，合於法規每公里正負5公尺之標準，且經技師多次檢修並未發現原告所指之偏行現象，經技師陪同試駕，始知原告所指偏行現象乃於系爭車輛行進間兩手放開方向盤之操作狀況下，車輛因路況而有自動轉向及偏行之情形，原告竟堅稱此偏行即屬博達汽車公司應擔保之物之瑕疵，基於使客戶滿意博達汽車公司乃再於同年6月12日以專案保固方式為系爭車輛更換動力轉向機齒輪箱，詎原告仍堅稱系爭車輛存有偏行瑕疵。

㈡ 依系爭車輛買賣契約第10條約定，系爭車輛只在重大瑕疵而有危害生命安全或身體健康之虞，經送出賣人檢修2次仍未修復，得由雙方同意之專業機構鑑定或由買受人逕行委託經中央主管機關公告專業機構鑑定，而鑑定結果證實係因機件瑕疵所致者，買受人始得解除契約，惟系爭車輛出廠時已符合法規檢測標準，合於當代科技水準可達到之車輛安全性，原告所指之車輛偏行係以非常規方式檢測而未經專業機構鑑定，自非可採。況系爭車輛自106年6月最後1次回廠維修迄今，仍由原告占有使用中，可見系爭車輛並無原告所指之重大瑕疵，原告主張系爭車輛存有重大瑕疵而欲解除系爭買賣契約，並請求返還買賣價金及如附表1至4所示損害，均無理由。如認原告主張有理由，被告亦主張依民法第216條之1「損益相抵」法理、不當得利、同法第259條第3款解除契約後兩造互負回復原狀義務之規定，原告應償還博達汽車公司215萬7,150元（計算式：1,970元【系爭車輛1日短租金】x 1095日【原告占有系爭車輛使用日數】＝2,157,

150 元），並與本件原告之請求抵銷等語置辯。

㈢ 並聲明：1.原告之訴及假執行之聲請均駁回。2.如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

三、本院之判斷

㈠ 原告主張其向博達汽車公司購買系爭車輛，於105 年7 月24日交車後因認系爭車輛有向右偏行現象，經多次檢修均未見改善，而認系爭車輛顯不具通常品質及價值，故其於106 年6 月26日向被告寄發存證信函要求換車或退款退車等情，業據提出車輛訂購合約書、發票、匯款憑證、存證信函暨執據為證（本院卷一第21至33頁），堪予信實，且觀諸卷附車輛訂購合約書（編號：0000000 ）之「訂購人」及「車主」欄位均記載為原告、博達汽車公司依系爭買賣契約開立之統一發票「買受人」欄亦記載為原告，及原告於105 年7 月12日以自己之帳號匯款158 萬9,800 元匯款支付買賣價金、系爭車輛行照之車主登記為原告等情（本院卷一第19至23頁、第89頁），足認原告確為系爭買賣契約之買受人。被告固以第1 份車輛訂購合約書記載訂購人為「許宜婕」辯稱原告非系爭買賣契約當事人，然原告為系爭買賣契約買受人業如前認，而稽之該份合約書之車輛價格欄勾選為「定金2 萬元刷卡」，「餘款159 萬9,800 元尚未給付」，下方「訂購人」欄由原告親筆簽己姓名，與原告陳稱因支付定金時由許宜婕刷卡，故該份合約書始先填寫許宜婕為訂購人，嗣再更正其為訂購人之交易情況（本院卷二第45頁）相合，原告上開所述付定及更改訂購人姓名過程復非悖於一般交易常情，足可採信，是被告上開所辯，委非可取。

㈡ 原告另主張系爭車輛存有向右偏行、引擎或變速箱異音瑕疵，經多次維修仍未見改善，其中車輛偏行瑕疵危及其與平日搭乘系爭車輛家人之生命安全，其自得依民法第359 條前段規定解除系爭買賣契約後，依同法第259 條第1 、2 款規定，請求博達汽車公司返還買賣價金160 萬9,800 元，並得依侵權行為法律關係請求博達汽車公司及法定代理人張麗玉連

帶賠償其所受如附表1至4所示損害計8萬3,720元，博達汽車公司並應依消保法第51條前段規定給付其懲罰性賠償金計41萬8,600元等語，為被告否認，並以前揭情詞置辯。是本件應審究者為：1.系爭車輛是否於交車時即存有向右偏行、引擎或變速箱異音等瑕疵，而未符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性？2.原告以系爭車輛偏行瑕疵主張解除系爭買賣契約及請求博達汽車公司返還買賣價金160萬9,800元，有無理由？3.原告主張博達汽車公司應賠償如附表1至4所示損害，有無理由？4.原告依消保法第51條規定主張博達汽車公司賠償故意致其受有損害之懲罰性賠償金，有無理由？茲分敘如下：

1.系爭車輛於交車時有無向右偏行、及引擎或變速箱異音之瑕疵，而未符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性？

⑴ 按物之出賣人對於買受人，應擔保其物於依民法第373條之規定危險移轉於買受人時，無滅失或減少其價值之瑕疵，亦無滅失或減少其通常效用或契約預定效用之瑕疵，民法第354條第1項前段定有明文。又所謂物之瑕疵係指存在於物之缺點而言；凡依通常交易觀念，或依當事人之決定，認為物應具備之價值、效用或品質而不具備者，即為物有瑕疵，且不以物質上應具備者為限。次按當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任，民事訴訟法第277條亦有明文。本件原告主張系爭車輛有向右偏移、引擎異音之瑕疵，既為被告所否認，應由原告就系爭車輛確於交車時存有上開瑕疵負舉證之責。

⑵ 經查，系爭車輛出廠後之新車檢驗，於105年7月12日由交通部委託東立物流股份有限公司臺北港分公司代辦，系爭車輛前輪定位左右輪偏滑度檢驗結果，分別為每公里負5公尺及正1公尺，有牌照檢驗紀錄表可憑（本院卷一第95頁）；又汽車申請牌照檢驗或定期檢驗之項目及標準，係依道路交通安全規則第39條第39條之1規定辦理，目前汽車前輪測滑度標準值乃依交通部98年6月2日交路字第

0980029615號函示，為左右前輪各不得超過每公里5 公尺，亦有交通部公路總局108 年7 月16日路監車字第1080083432號函覆98年6 月5 日路監牌字第0980024726號函可按（本院卷二第156 至157 頁）；而依上開牌照檢驗紀錄表所載，系爭車輛前輪定位左右輪偏滑度測試均符合每公里正或負5 公尺之合格標準，可認符合當代科技水準可達到之車輛行車安全性，復有臺灣區汽車修理工業同業公會（下稱汽修公會）108 年9 月25日台區汽工（宗）字第108244號函覆可佐（本院卷二第199 頁）。基上各節，堪認系爭車輛於交車時之前輪定位偏滑度測試，合於我國目前法規標準而符當代科技水準可達到之行車安全性。

⑶ 原告雖主張系爭車輛檢驗結果縱合於上開法規標準，亦不代表無偏行現象云云（本院卷二第48頁），然上開法規標準既屬專責車輛檢驗之交通部函示訂定，此即政府管制車輛行車安全性之當時標準，合於此標準自堪認已達當時科技或專業水準可合理期待之安全性，車廠提供合於法規標準之汽車供消費者購買使用，當認已符債之本旨，而汽車工藝雖日益發達，然科技得以進步至何種程度仍受限於當時人類智慧發展之能力範圍，尚難必得一蹴可幾而臻於至善盡美之境界，此揆之消保法第7 條第1 項僅規範從事設計、生產、製造商品之企業經營者，於提供商品流通進入市場時，須確保該商品符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性，而非規定該商品須達到最完美之程度始可謂合於安全性期待之意旨可悉，政府主管機關所規範商品安全性之標準，自可信為該商品以當時科技或專業水準可合理期待達到之安全性之界限；況原告就上開法規標準如有異詞，自當舉證使本院相信依當代製車技術科技及專業水準，已能達到車輛毫無偏移或前輪定位左右輪偏滑度每公里0 公尺之安全性期待，但原告就此並未提證以供考實，所為主張自非有理。

⑷ 原告雖再以高雄市政府研考會、高雄市區監理所佳作獎論

文（本院卷二第53至55頁），主張目前汽車檢驗之前輪測滑度無法察覺其他前輪定位問題，而影響行車穩定性及安全性云云，然上開研究內容係就目前監理所使用前輪測滑檢驗方式之不足及限制提出建議，非認車輛左右前輪每公里正負5公尺之偏滑標準未合於當代製車科技專業水準所可合理期待之程度，就此同難遽認原告就上開法規標準不符當代科技或專業水準可合理期待之安全性，有所舉證；況學術研究本存有研究者主觀針對特定問題之見解，自非得逕為適用於本件事實，原告上開主張亦非可採。

⑸ 原告再執網路資料數份（本院卷一第105至117頁），主張其依上開資料所述於車輛行進間雙手鬆開方向盤測試，如發生偏行即為異常，其測試後發現系爭車輛確實出現偏行狀況，可見系爭車輛存有偏行瑕疵云云。然，姑不論網路資訊正確性無從確認，原告上開主張已難信實，依經兩造合意（本院卷一第229頁、第253頁）進行系爭車輛是否存有偏行瑕疵鑑定之汽修公會鑑定報告書（下稱汽修公會鑑定報告，置外放卷）其中「鑑定分析與結論」四、所載：「由於國內道路之路面設計皆採斜面之鋪設，故車輛行駛時，如發現有些許偏行之情形，恐不須太過於緊張，應注意該路段之路面鋪設是屬於向外側路肩傾斜或向中央分隔島傾斜，此兩項設計所造成車輛在行駛時會隨之偏行，應屬可接受之型態，不須太過於要求。」等語（汽修公會鑑定報告第22頁），尤徵於系爭車輛行駛間以鬆開雙手測試車輛設計是否偏行之方式，縱發生偏行現象，亦可能係因道路設計傾斜所致，而非必因系爭車輛自始存有偏行瑕疵之故，原告依上開網頁資訊所為主張，同難採憑。

⑹ 原告固又據汽修公會鑑定報告結論，認系爭車輛交車時存有偏行瑕疵。但查：

① 系爭車輛於105年7月24日交車後，因同年11月29日遭受外力自後方撞擊，自同年12月7日至翌年即106年1月23日於博達汽車公司內湖廠進行維修，工項包括：後

保險桿、行李箱蓋組件、左右尾燈、後擋風玻璃、後底鈑、左右大樑、後箱嵌鈑、校正台、玻璃膠、車身膠、左右後葉子板等鈑金拆裝、部分零件更換及車體塗裝，嗣由承保系爭車輛任意險之明台產物保險股份有限公司（下稱明台產物保險公司）全額理賠維修費14萬7,161元，有明台產物保險公司108 年3 月15日明車業字第10800000359號函暨函附理算報告書、系爭車輛維修車歷可稽（本院卷二第67至70頁、本院卷一第82至85頁），原告就此亦無異詞，並提供系爭車輛遭撞擊時之行車記錄器供參（本院卷二第83頁、第78頁原證10光碟），由上述工項內容及報修費用，足徵系爭車輛確因遭撞擊而須進行與回復車身結構相關之多項鈑金工項，此先敘明。

② 汽修公會鑑定報告分析與結論欄之「結論」有以下認定：「本車底盤相關系統及車身結構等之各項鑑定，發現車身底板之相關量測點及右側輪之軸距呈現有異常情形，因此可研判是造成本車之左前輪胎異常磨損及車輛偏行之可能原因。」（汽修公會鑑定報告第22頁）。

③ 汽修公會鑑定報告分析與結論欄四、有以下記載：「本車於2016 /12/07 日（里程數5,347 公里）進廠進行車身後方金屬鈑件之維修工項，且依維修工單之工作項目內容，可得知此次之鈑金維修屬較大型之撞擊事故所致，因此在進行鈑金維修過程中，有未將其損壞之部位完全校正至標準值時，故如未將底板之相關量測點及右側輪軸距之量測結果進行校正，並符合原廠之標準值，而直接採取車輪定位來進行車輛行使偏行之校正，應無法達到可正常使用之標準。」等語（鑑定報告書第22頁）。

④ 經本院補充詢問：「有關系爭車輛左前輪胎異常磨損及車輛偏行是交車時即存在，或遭受撞擊後維修時未完全校正至標準所致？」，及「鑑定報告結論所述車身底板之相關量測點及右側輪之軸距呈現有異常之情形，係撞

擊後之鈑金維修過程未將其損壞之部位完全校正至標準所致？」等後，汽修公會以108年7月22日台區汽工（聰）字第108178號函覆本院謂：「按新車於組裝時是依據標準工法組合，要產生此情形機率微小，一般會產生此情形是以事故後維修未完全，維修未符合原設計之標準才會產生。」、「是撞擊後之鈑金維修過程未將其損壞之部位完全校正至標準所致。」等語（本院卷二第159頁）。

⑤ 由上堪知，汽修公會鑑定報告係認因系爭車輛於105年11月29日遭重大撞擊後之維修未符合原設計標準，致系爭車輛出現車身底板之相關量測點及右側輪之軸距呈現異常情形，此乃造成系爭車輛左前輪胎異常及車輛偏行之可能原因，而新車係依標準工法組裝，產生車身底板相關量測點及右側輪軸距異常之情形機率甚微。職是，上開鑑定報告結論顯然非認系爭車輛現存之偏行情形，係交車時所存在之瑕疵，更有甚者，上開鑑定報告認為新車依標準工法組裝，產生可能致使車輛偏行之車身底板相關量測點及右側輪軸距異常情形之機率甚低，準此，上開鑑定報告自無從作為原告主張系爭車輛交車時即存偏行瑕疵之認定依據至明。至原告另主張106年3月25日因異物刺入輪胎由訴外人某輪胎廠檢修時，該廠技師發現系爭車輛存有偏行現象云云，依前汽修公會鑑定報告所述，偏行情況既屬系爭車輛遭撞擊後未按原設計標準修復所致，同難認該偏行情形屬交車時即存在之瑕疵。

⑥ 是以，原告以汽修公會鑑定報告主張系爭車輛於交車時已存有偏行瑕疵云云，即非有據。

⑺ 原告雖再以系爭車輛維修車歷及錄音譯文，主張系爭車輛交車後其即發現偏行及異音瑕疵，於回廠保養時要求博達汽車公司技師檢修，錄音譯文中技師自承車輛偏行之事實，可證系爭車輛於交車時存有偏行及異音瑕疵云云。惟查

：

① 105年8月11日、同年月27日、同年9月2日、同年11月25日維修車歷固分別載有：「客述駕駛座腳踏板踩時異音」、「客述：定位檢查」、「催油有異音」、「行車偏移」等字（本院卷一第78至81頁），然觀諸上開檢修類別均記載為「顧客交修」，究僅係屬原告主張系爭車輛有前述問題，自難僅憑上開維修車歷載有原告交修事項，逕認系爭車輛於交車時即存有偏行及異音等博達汽車公司應負物之瑕疵擔保責任之瑕疵。至原告另主張維修車歷錯誤或漏未記載云云（本院卷二第232頁），因無任何舉證為佐，尚難採取。

② 又依原告提出被告不爭執錄音真正及譯文內容（除原告自行添註意見部分外）之105年11月25日錄音譯文所載，博達汽車公司王姓組長於系爭車輛路試時，雖曾表示：「現在是時速80公里，開始偏了。」等語（本院卷二第201頁），但細繹當時路試及對話全文，其係於鬆手未握方向盤之情況下謂：「現在是時速80公里，開始偏了，高速下，這是正常，這是定位數據是正常的數據。」、「道路排水設計導致行車偏移。」等語，有原告提出之上開錄音譯文可考（本院卷一第221至222頁），並非如原告所稱王姓組長業已自承系爭車輛有偏行瑕疵，而國內道路因路面設計採斜面鋪設，車輛行駛或有些許偏行情形，屬可接受型態乙節，已有前述汽修公會鑑定報告結論可參，是王姓組長上開路試期間所述，言尚非虛，實難逕依王姓組長上開所述，即認系爭車輛交車時即存有博達汽車公司應負物之瑕疵擔保責任之偏行瑕疵。

③ 原告另以鄭翰隆亦曾於檢修測試時稱：「還是偏右對不對」等語（本院卷二第203、本院卷一第256頁），主張系爭車輛確存有偏行瑕疵云云，惟鄭翰隆上開對話時間係發生於000年0月00日（本院卷一第222頁），斯

時系爭車輛已遭撞擊，且因維修未復致使車身底板相關量測點及右側輪軸距呈現異常，此為左前輪胎異常磨損及車輛偏行之可能原因等情，業經前認，則鄭翰隆上開所稱「還是偏右」之情況，同難認係系爭車輛交車時已存有之瑕疵。

④ 總前所述，原告提出之系爭車輛於105年11月29日遭撞擊前之維修車歷、錄音譯文，及遭撞擊後之錄音譯文，均無從證明系爭車輛交車時存有偏行及異音瑕疵。

⑻ 原告雖再主張博達汽車公司嗣後同意免費更換重要且非低價之變速箱總成及方向機，違反公司、會計、稅務法令，卻無權責人員敘明理由、簽署及核准，隱匿更換原因顯屬有疑，足證系爭車輛於交車時存有偏行及異音瑕疵云云（本院卷二第232至233頁）。惟相關維修車歷雖記載更換零件等事項，但因係電腦作業，無書面即直接回覆，主管會告知技師可否更換故無簽名等情，業經博達汽車公司引擎組長鄭翰隆到院證稱：因為是用電腦，沒有書面，直接回覆。這單子回給本田主管，審核過後，本田主管會告訴我是否可以換，所以單據不會有簽名等語明確（本院卷一第256頁），所述核與系爭車輛遭撞擊後維修工項金額高達14萬7,161元，維修車歷上卻無任何人員簽名乙情，大致相符，鄭翰隆上開證述，殊值採信，原告空言泛稱博達汽車公司隱匿瑕疵及更換零件原因云云，即無可取。又系爭車輛價值非低，原告歷次維修保養均回廠進行（本院卷一第148至160頁、第176至194頁），復以原告目前職業之社經地位及收入狀況有較高之消費能力，被告自有因欲與原告建立長久消費關係而投其所好，以公司可出帳之方式更換零件以滿足其客訴問題之虞，博達汽車公司辯稱為使原告滿意及服務客戶而同意更換零件等語，非與一般商業經營習慣相違，故難僅以其依原告客訴檢修後更換價值非低之零件，而認所為係為隱匿系爭車輛於交車時已存有偏行及異音瑕疵。

⑼ 據上，原告既不能證明系爭車輛於交車時即存有偏行或異音瑕疵，難認系爭車輛交車時即存有博達汽車公司應負物之瑕疵擔保責任之瑕疵；又系爭車輛出廠檢測符合政府法令規定之標準，亦難認欠缺當時科技或專業水準可合理期待之安全性，原告復無其他舉證證明主張為真，依前揭規定及說明，原告就其主張未盡舉證之責，自難對其為有利之認定。

⑽ 本件既無從認定原告所指系爭車輛交車時之偏行及異音瑕疵存在，如上所述，原告自無由主張博達汽車公司應負物之瑕疵擔保及侵權行為責任，而請求依民法第359 條前段、同法第259 條第1 、2 款規定解除系爭買賣契約、返還買賣價金，及如附表1 至4 所示數額之賠償，亦無從依消保法第51條請求懲罰性賠償金，是本院自無庸續就前述爭點2.至4.再為審酌，附此敘明。

㈢ 末按公司負責人對於公司業務之執行，如有違反法令致他人受有損害時，對他人應與公司負連帶賠償之責。公司法第23條第2 項定有明文。承如前陳，系爭車輛交車時既未存有車輛偏行及異音等瑕疵，無庸就原告主張如附表1 至4 所示損害負賠償之責，自難認張麗玉有何違反法令執行公司業務致原告受有損害可言。準此，原告主張張麗玉應依民法第28條、第273 條、公司法第23條第2 項規定，與博達汽車公司連帶賠償其所受如附表1 至4 所示損害云云，同乏所據。

四、從而，上訴人依民法第354 條、第359 條前段、第259 條第1 、2 款規定請求解除系爭買賣契約及返還買賣價金、依民法侵權行為法律關係及消保法第7 條、第8 條第1 項、第9 條規定請求被告連帶賠償如附表1 至4 所示數額之金錢，及依消保法第51條前段規定請求博達汽車公司給付因故意所致損害之懲罰性賠償金，均無理由，應予駁回。

五、本件事證已臻明確，兩造其餘主張陳述及所舉之證據，經本院悉予審酌後，認均無礙於本件判斷之結果，爰不逐一論列，附此敘明。

六、據上論結，原告之訴為無理由，依民事訴訟法第78條，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　11　　月　　22　　日

民事第三庭　法　官　李嘉慧

以上正本係照原本作成。

如對本判決上訴，應於判決送達後20日內向本院提出上訴狀，若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　　108　　年　　11　　月　　22　　日

民事第三庭　書記官　林瀚章

附表1：

編號	日期（民國）	請求賠償金額（新臺幣）	檢查項目	請求權基礎
1	105 年8 月27日	1,500 元	車輛偏移	民法第184 條、第354 條、第216 條；消費者保護法第7 條、第8 條第1 項
2	105 年9 月2 日	1,500 元	變速箱異音	
3	105 年11月25日	1,500 元	車輛偏移	
4	105 年11月30日	1,500 元	變速箱異音	
5	106 年4 月14日	2,500 元（整日）	車輛偏移	
6	106 年6 月5 日	2,500 元（整日）	車輛偏移	
7	106 年6 月12日	1,500 元	車輛偏移	
8	106 年6 月14日	1,500 元	車輛偏移	
9	106 年6 月16日	1,500 元	車輛偏移	

（續上頁）

	小　　計	15,500元		
備註	原告以一日2,500 元計，30日月收入約75,000元，年收入約90萬元。原告求償金額含期間之油耗支出、減損工作時間損失等。			

附表2：

編號	期　間（民國）	請求金額（新臺幣）	計算式	請求權基礎
1	106 年6 月12日至同年月16日，計4 日，其中同年月16日不計入	7,880 元	系爭汽車於公開市場可得短租之價格：【5,500 元x（ 1 －46% ）－1,000 】x 4 天＝7,880	民法第184 條第1 項前段、第216 條
	小　計	7,880 元		
備註	期間4 天（106 年6 月12日進本田內湖廠至6 月16日交車，不計6 月16日），系爭車量車款近1 年期間公開市場可得之日租價格5,500 元（本院卷二第41至42頁）、財政部稅務行業分類暨同業利潤標準106 年度汽車租賃業代碼7721-00 ％，採1 －46% 計，不計租賃利潤因素，財政部頒標準為較高利潤之嚴格準標，再減除HONDA FIT 日計1,000 元計算。			

附表3：

編號	請求金額（新臺幣）	計算式	請求權基礎
1	60,000元	15,000元/ 人x家庭成員 4 人	民法第195 條第1 項、第3項

附表4：

編號	請求金額（新臺幣）	項　目	請求權基礎
1	340 元	存證信函及郵資費用	民法第184 條第1 項前段