

售卖的电动汽车不能正常上路,是否构成消费欺诈?

河南焦作中院:车辆存在质量问题致合同目的无法实现,不构成消费欺诈

□ 刘建章 石慧慧 杨柳 文/图

>> 导读

近年来,低速电动汽车在涉及产品质量、交通事故、合同纠纷等方面衍生出一系列法律与社会问题,相关诉讼案件数量亦呈增长态势。近日,河南省焦作市中级人民法院审结了一起购车合同纠纷案,该案中消费者购买低速电动汽车,其合格证标注为“观光车”,在车辆事故频发、双方协商未果后,消费者以商家欺诈为由,诉请解除合同并适用“退一赔三”惩罚性赔偿。法院经审理认为,本案需厘清消费欺诈和合同目的无法实现的法律边界,故依法支持了原告解除合同的诉讼请求,但对“退一赔三”的诉讼请求予以驳回。本案的判决不仅为低速电动汽车相关法律争议的解决提供了可供借鉴的样本,还传递了司法裁判应在保护消费者权益、促进产业创新、维护公共安全之间寻求动态平衡的理念。



图为庭审现场。

低速电动汽车事故频发 消费者退车遭商家拒绝

2023年3月7日,河南省温县王某在当地电动车销售公司购置售价50000元的宝某牌四轮电动汽车一辆。销售过程中,销售员王某告知王某该车辆属于低速电动汽车,无需办理牌照与驾驶证即可上路行驶,时速超55公里,续航达150公里。基于此,王某以旧车折价5500元并支付44500元现金完成交易。销售公司随后为车辆投保非

机动车三者责任险,并交付车辆合格证等材料,合格证标注该车为“蓄电池场内观光车”。

交易完成后该车辆故障频发。两天后,车辆首次抛锚,经售后充电处理恢复使用。十多天后,王某要求检测电池与续航里程,销售公司路试后确认续航达标。7月12日,车辆电机出现异响,销售公司虽与厂家协商定

制新电机并于9月完成更换,但车辆仍无法正常启动。经技术检测,电池存在故障且已进水,厂家同意维护,却因运费协商未果。王某遂以车辆存在严重质量问题、销售方隐瞒合格证性质构成欺诈为由,要求解除合同并退还购车款;销售公司则坚称无欺诈行为,主张通过维修解决问题。双方争议无法调和,王某诉至法院。

各执一词对簿公堂 退车索赔互不相让

王某基于低速电动汽车的实用、便利,以旧两轮电动车折价换购四轮低速电动汽车,却未料到后续纠纷不断。诉讼过程中,王某提出三点主张:其一,依据《非公路用旅游观光车通用技术条件》的规定,合格证为“蓄电池场内观光车”的有关车辆,最高时速不应该超过30公里,仅适合在旅游风景区、综合社区、步行街等指定区域运行,而销售公司未如

告告知车辆属性及上路限制,致使王某作出错误购买决策,构成欺诈;其二,销售公司存在虚假宣传与价格欺诈行为,车辆实际续航里程与宣传不符,且被告

店内同款车辆售价29800元,而王某购买的车辆售价50000元,同款车型售价差异显著,涉及价格欺诈;其三,该车辆存在电池故障等质量问题。基于此,王某提出诉请:解除合同购车合同,销售公司退还购车款,并依据消费者权益保护法“退一赔三”条款赔偿150000元,同时由被告承担诉讼费用。

销售公司辩称,首先,在销售过程中,销售人员已向王某就车辆性能、性质进行了详细说明,王某对车辆性质明知,不存在欺诈;其次,2023年3月21日,工作人员对车辆电池充满电后进行

了路试,结合该车仪表盘路试前后显示的行驶里程信息,该车行驶140公里后电池电量剩余20%,由此可以证明该车续航里程可以达到150公里,因此针对续航里程争议,以路试数据及仪表盘显示信息为证,证明车辆续航能力达标;再者,车辆因配置差异导致价格不同,并非价格欺诈,且电池进水系王某使用不当所致,非产品质量问题。此外,销售公司还强调其已全面履行产品“三包”义务,在车辆抛锚救援、续航检测及电机异响处理等环节积极作为,据此请求法院驳回原告诉讼请求。

虽不构成消费欺诈 但可以解除合同

一审法院认为,王某作为完全民事行为能力人,在购买案涉车辆时“以旧折价换新”,销售公司销售人员已就案涉车辆为低速电动汽车、不上牌照、无需驾驶证等情形告知王某。且案涉车辆合格证中已标注“蓄电池场内观光车”,后王某又以案涉车辆投保平安非机动车三者责任险,由此可以认定王某对案涉车辆的性质、价款、使用情况等知情,王某提供的证据不能证明销售公司存在欺诈行为。对于虚假宣传续航里程和案涉车辆质量问题,王某提供的证据亦不能证明自己的主张,故依法判决驳回原告王某的诉讼请求。

王某不服,提起上诉。二审法院经审理查明,销售公司提供的证据不能证明案涉车辆的电机及电池问题是因案涉车辆在使用

过程中进水引发,不属于案涉车辆自身质量问题,也不能证明双方对问题电池予以协商解决。其他事实与一审法院认定一致。

二审法院认为,本案系买卖合同纠纷,争议焦点为销售公司是否构成消费欺诈,能否适用惩罚性赔偿。欺诈是指一方故意告知对方虚假情况,或者故意隐瞒真实情况诱使对方作出错误意思表示的行为。低速电动汽车属于道路交通安全法所规定的机动车范畴,而国家标准化管理主管部门尚未出台专门的安全技术标准,其生产企业和机动车型也尚未获得国家机动车产品主管部门的认定,致使此类车辆无法登记、上牌及正常上路行驶,驾驶者也多属无证驾驶。本案中,销售公司的销售人员告知王某案涉车辆的电机及电池问题是因案涉车辆在使用

过程中进水引发,不属于案涉车辆自身质量问题,也不能证明双方对问题电池予以协商解决。其他事实与一审法院认定一致。

二审法院认为,本案系买卖合同纠纷,争议焦点为销售公司是否构成消费欺诈,能否适用惩罚性赔偿。欺诈是指一方故意告知对方虚假情况,或者故意隐瞒真实情况诱使对方作出错误意思表示的行为。低速电动汽车属于道路交通安全法所规定的机动车范畴,而国家标准化管理主管部门尚未出台专门的安全技术标准,其生产企业和机动车型也尚未获得国家机动车产品主管部门的认定,致使此类车辆无法登记、上牌及正常上路行驶,驾驶者也多属无证驾驶。本案中,销售公司的销售人员告知王某案涉车辆的电机及电池问题是因案涉车辆在使用

裁判解析

消费欺诈抑或合同目的无法实现

本案中,车辆性质的认定是 key 问题。诉争车辆的合格证明明确标明为“蓄电池场内观光车”,其适用的生产技术标准是《非公路用旅游观光车通用技术条件》(GB/T 21268-2014),该类型车辆限定为6座以上,23座以下的非封闭型乘用车。反观案涉车辆,从外观属性判断,其属于封闭型乘用车,且合格证标明额定载客人数仅为四人,显然与非公路用旅游观光车的特征存在显著差异。此外,根据《电动自行车安全技术规范》(GB 17761-2018)的有关规定,电动自行车最大车速不高于25千米/小时,整车质量不大于55千克,若超出上述指标,两轮电动车可以被认定为机动车,而本案中案涉车辆的合格证显示,“最大车速≤55千米/小时,整车质量≤750千克”该两项技术指标远超非机动车的标准范围,因此案涉车辆应认定为低速电动汽车。

关于合同性质的判定。由于我国目前尚未出台专门针对低速电动汽车的国

家安全技术标准,因此不宜直接认定案涉车辆的生产、销售存在违法之处。同时,案涉车辆买卖行为系双方当事人真实意思表示的体现,且未违反我国法律、行政法规的强制性规定,依据合同相关法理与司法实践,应认定案涉车辆买卖合同合法有效。

消费欺诈的认定为本案的核心争议焦点。依据《中华人民共和国消费者权益保护法》,所谓消费欺诈,是指在消费领域中经营者故意告知对方虚假信息,或者故意隐瞒真实情况,进而诱使消费者作出错误意思表示与之订立合同的行为。对消费欺诈的认定需同时满足以下几个要件:其一,经营者主观上存在欺诈的故意;其二,客观上经营者实施了欺诈行为;其三,消费者因此陷入认识错误;其四,消费者基于该错误而作出错误意思表示;其五,购买产品或服务属于消费行为。本案中,销售公司在售卖低速电动汽车时,已告知

王某车辆相关信息。此外,从社会认知层面来看,王某作为完全民事行为能力人基于一般社会认知与生活经验,应对该车辆性质有所了解。因此王某不符合因欺诈陷入认识错误从而购买该电动汽车的情形,故不能认定为消费欺诈,其主张按照消费欺诈的罚则“退一赔三”,依法不予支持。至于王某能否获得其他法律救济,则应当另当别论。

依据《中华人民共和国民法典》第五百六十三条关于法定解除合同的规定,在合同履行过程中,当合同目的无法实现时,当事人有权解除合同。本案中,销售公司作为专业的出卖方,基于诚实信用原则及先合同义务,负有向消费者充分披露产品关键信息的法定义务。案涉车辆电池存在质量问题,导致消费者王某购买车辆用于代步、上路行驶的合同目的无法实现,消费者要求依法解除合同的诉讼请求,应予支持。

专家点评

厘定欺诈法律界限 匡正电动汽车交易秩序

首都经济贸易大学法学院副教授 陈磊

消费欺诈与民法上的欺诈虽共享欺诈概念的内核,但其法律上的分野构成了不同的司法裁判与权利救济的重要依据。从规范层面考察,《中华人民共和国民法典》第一百四十八条、第一百四十九条所确立的欺诈制度,以缔约过程为核心场域,将欺诈行为界定为故意虚构事实、隐瞒真相致使对方陷入错误认识并达成合意的法律事实。在此框架下,受欺诈方享有合同撤销权,可主张恢复原状与损害赔偿,或基于意思自治选择放弃撤销权而追究违约责任,这一制度设计恪守民法的公平原则与意思自治理念。

与之形成鲜明对照的是《中华人民共和国消费者权益保护法》第五十五条创设的消费欺诈惩罚性赔偿制度,突破传统民法的填平原则,构建起“退一赔三”的特殊责任体系。该制度的规制范畴覆盖缔约与履约全过程,在商品或服务的质量瑕疵、功能虚标等传统欺诈形态

之外,进一步延伸至数量短缺、权利瑕疵、价格欺诈等其他欺诈样态。其法律逻辑的特殊性在于,通过加重经营者责任,实现对消费者倾斜保护与市场秩序规制的双重目标。两种欺诈制度的本质差别集中于主观故意的证明标准与错误认识的因果关系判定,这不仅关涉法律责任的定性,更直接影响惩罚性赔偿的适用与否,成为司法实践中需审慎厘定的核心要件。

本案中,车辆“法律身份瑕疵”与产品质量缺陷的差异,成为是否认定消费欺诈的关键逻辑支点。尽管低速电动汽车无法登记上牌、合法上路的问题涉及专业法律界定,但在当前市场认知环境中,此类车辆的性质已形成广泛的社会共识。若经营者在交易过程中已通过明示告知或默示提示等方式,向消费者披露车辆无法获得上路资格的关键信息,则难以认定消

费者因该信息隐瞒陷入错误认识。从立法目的解释视角出发,消费者权益保护法第五十五条的惩罚性赔偿制度,旨在惩戒严重侵害消费者权益的恶意欺诈行为,而低速电动汽车的生产、销售尚未被法律禁止,且已形成完备的产业生态与消费市场。在此背景下,将单纯的法律身份瑕疵等同于恶意欺诈并适用惩罚性赔偿,既背离立法本意,亦可能对行业发展产生不当抑制效应。

消费欺诈与民法欺诈在法律上的厘定,不仅是法律解释学的理论命题,也是规范电动汽车交易市场、平衡消费者权益与产业发展的实践课题。司法实践与立法活动需在保护消费者权益、促进产业创新、维护公共安全之间寻求动态平衡,构建科学合理的责任认定体系,方能实现市场秩序的有效匡正与法治生态的良性发展。

