



法治日报 齐鲁晚报

近日,一则“哪吒汽车被申请破产审查”的消息冲上热搜榜。全国企业破产重整案件信息网显示,哪吒汽车关联公司合众新能源汽车股份有限公司被申请破产审查。“车企破产,我们车主怎么办”“车机服务功能还有保障、系统还能更新吗”“车有问题去哪里维修保养”……在相关新闻的评论区,不少网友对哪吒车主后续维修保障等权益表示担忧。

近年来,随着新能源汽车市场的蓬勃发展,消费者在享受技术红利的时候,也面临着行业洗牌、部分车企及经销商倒闭退市等带来的冲击——车辆部分智能功能失效、维修保养受阻、保险费用高昂等问题。

市场竞争下,部分车企倒闭退市是正常现象,但已购买车辆的消费者合法权益该如何保障?

APP停止服务

车辆投保被拒

售后维修难

车企倒闭后 车子也“烂尾”?

建隆漫画



难题 // 车企破产服务瘫痪

“刚要出门,发现车企倒闭了,APP停服,车也锁不了。”不久前,天津市民刘先生准备一早驾车上班时,发现手机上“哪吒”汽车APP服务全部停止使用,上网一查,看到了哪吒汽车关联公司被申请破产的消息。“APP服务几个小时后恢复了,但我几天都没敢开车。车企都倒闭了,相关智能服务会不会随时停掉?”刘先生说。烦恼接踵而至——当时刘先生的车险即将到期,他接连联系多家保险公司投保,

但均未成功投保商业险,“如今只能‘裸奔’上路”。山东车主林先生购买的2024款哪吒S激光雷达版,在5月2日曾出现车门无法打开的故障,APP错误提示持续三天,而申请更换的配件迟迟未到货。

北京市民高先生约5年前以10万元出头的价格购入一辆威马汽车,彼时车辆使用一切正常。直到2023年威马申请破产,他被迫面临一系列用车困境。在车辆维修保养方面,北京威马

4S店全部关停,车辆一旦发生损伤或做日常维保,都令高先生头疼不已。他多方寻找,找了几家能承接基本维保的修理厂,但仅有个别能做威马车辆的专修。更令他担忧的是外观件损坏问题。“因为原配件厂已经不生产了,这类配件越到后期越难搞,价格也贵。”里程数超过24万公里后,车辆充电和续航都肉眼可见地衰减,快充时间变长,续航里程下降,冬季表现更差,“出门连空调都不敢开”。“系统

功能也有不同程度限制。”高先生说,车机娱乐功能几乎完全失效,如今只剩下收音机和车控系统勉强可用,远程控制APP功能也可能随时停止服务。

记者近日调查了解到,近年来,随着威马、高合、猎豹等多家车企破产退市,这些品牌车主的权益受到了全方位的冲击:一些系统服务受限,4S店全面撤店导致维修保养难、汽车投保成本高甚至被拒保、二手交易价格大幅下跌等。

现象 // 二手车市场价格骤降

车企倒闭带来的一个直观结果就是,该品牌车辆二手车市场价格骤降。

2022年11月,车主蔡先生花费17万元购入一辆威马汽车,因车企破产重整导致二手车残值迅速暴跌至6万元,多家保险公司以“无原厂配件”为由拒保

车损险,车辆被迫“裸奔”上路。

在二手车市场,哪吒汽车贬值速度惊人,部分二手车商甚至将哪吒汽车列入拒收名单。深圳车主陈先生最近收到车辆销售点短信,被告知车辆已被列入高危目录,续保需提供第三方

技术鉴定。同时,陈先生还收到了车辆原投保的保险公司消息,对方表示因为车企倒闭,相关零件停产无法拿到,所以无法上车损险,让陈先生去掉车损险重新定价或寻找其他保险公司投保。

这种困境并非仅发生

在新能源汽车行业。2024年10月,宝马全球首家5S店北京星德宝因资金链断裂闭店,品牌授权终止后,北京的消费者刘女士购买的13次机油保养套餐沦为“空头支票”。与此同时,原厂配件供应中断,导致车辆维修时无件可换。

困境 // 售后维权“路难行”

《汽车销售管理办法》明确规定,供应商应当及时向社会公布停产或者停止销售的车型,并保证其后至少10年的配件供应以及相应的售后服务。

但现实中车主投诉往往石沉大海——“三包”责任因经销商退网、车企清算陷入“责任真空”,诉讼维权成为唯一出路,但耗时耗力。多数消费者在找到破产管理人时,得到的答复往往是“请排队登记,清偿顺序供应商优先”。

北京交通大学北京综合交通发展研究院教授、可持续交通创新中心研究员郑翔介绍,《汽车销售管理办法》明确了车企的责任和经销商的责任,要求车企承担及时通知的义务和停产后至少10年的售后服务,即使车企倒闭也应该承担相应的责任。如

果车企破产倒闭,在破产程序中,应该将对车主承担的责任作为一般债权处理,以企业破产财产来清偿。现实中,可能存在车企破产财产不足以清偿车主长达10年的未到期债务的情况。

和义观达律师事务所主任胡松松指出,车企倒闭后,将对用户的权益产生重大影响。从车辆软件升级、售后管理、硬件维护等方面来看,购车时,车企通常会在购车合同或者合同附件售后服务承诺中对车辆的售后服务进行约定,但车企一旦倒闭,服务能力会降低甚至终止,使用户无法继续获得后续的升级或维修服务。如果企业破产,作为普通债权,用户即使能依据合同主张权利,执行也困难重重。

“保险续保是一个大问题。车辆保险通常由用户和保险公司直接签订合同,所以车企倒闭不影响已购保险的有效性,但续保时,如果车辆因为车企倒闭、车辆停产,导致配件无法供应或者维修困难,保险公司可能会提高保费乃至拒绝续保。”胡松松说。

建议 // 多方协同破局

车企退市引发的连锁反应,暴露了行业在用户权益保障与后市场体系建设上的短板,亟需多方协同破局。

郑翔建议,对汽车生产技术制定更加严格的标准,强调关键配件的统一,以节约社会资源;对个性化配件,要求企业承担更为严格的保证责任。

同时,建立健全汽车企业兼并重组机制。在竞争中生存下来的企业应该承担更多的社会责任,保障产业健康发展。地方政府要发挥主导协调作用,寻找合适的供应商、经销商和车主一起分担损失。

“保险公司应合理评估汽车风险,可以适当提高保险费,但不能因车企倒闭拒绝为车主提供车辆保险。保险行业应针对车企倒闭的车辆保险标准和相关保险规则制定合理的行业规范。”郑翔说。

胡松松呼吁建立“车企售后责任基金”,强制企业按销量交纳保障金;明确主机厂为“三包”责

任最终承担方;推动第三方售后认证体系打破品牌垄断。

对于消费者来说,在购买新能源汽车时,应更加谨慎。尽量选择那些品牌知名度高、售后服务体系完善的企业,避免因为一时的高性价比而选择前途不明的新品牌。同时,消费者也应关注车企的财务状况和市场表现,提前做好风险评估。

在新能源汽车产业飞速发展的今天,新能源汽车的竞争也已同步开启了淘汰赛。车企退场带来的不仅是企业存亡的问题,更是数百万车主的切身利益,同时也对整个新能源汽车市场的健康发展提出了挑战。在市场竞争日益激烈的情况下,如何保障消费者的权益,完善售后服务体系,是新能源汽车行业亟待解决的问题。唯有通过制度创新与行业协同,才能避免“一地鸡毛”的结局,让智能化转型真正惠及消费者,推动新能源汽车行业健康、可持续发展。