

# 车主必看！新能源车企破产怎么办？这份最高法案例藏着维权答案

来源：黄怡刚 发布时间：2025-11-11 12:17:57

刚花十几万买的新能源车，车企突然破产了？4S店关张、车机连不上网、电池衰减没人管——这不是个例，而是近百万退市车企车主的共同噩梦。但今天要说的案子，给所有车主吃了颗“定心丸”。

这是上海三中院审理的威某汽车重整案，如今已入选最高法参考案例库。

2012年成立的威某汽车，曾是新能源赛道的“明星玩家”，手握60亿注册资本，卖出12万辆车，却在2022年底因资金链断裂骤然停摆。2023年10月，法院受理其预重整申请，一场持续一年半的司法博弈就此展开。



这里先厘清一个关键角色：破产管理人。

这可不是普通的“账房先生”，而是法院指定的“破产管家”，通常由律所或会计师事务所担任，核心职责是接管财产、理清债权债务，替债权人守住底线。威某案里，法院先指定了一家律所当临时管理人，但这场重整的特殊之处在于，管理人的目光不仅盯着债权人的账本，更牢牢锁住了12万车主的权益。

要知道，车企破产后，车主的困境往往是连锁性的：威马车主找不到专修厂，哪吒车主被保险公司拒保，高合车主的车机娱乐功能全废。威某的12万车主差点也跌入同款困境，好

在法院早有预判。

预重整阶段，法院就给管理人划了红线：车联网服务不能断，售后网点必须开，核心运维团队得留住。管理人立刻行动，敲定65名留守人员24小时接售后电话，又协调腾某云等服务商续期，甚至找企业垫付费稳住车机网络。这步棋有多关键？新能源汽车的车联网可不是“听歌导航”那么简单，它关乎行驶安全和车控数据监管，断网可能直接引发驾驶风险。

2024年12月，法院裁定将3家关联企业纳入实质合并重整；

2025年4月，重整计划终获批准。这份计划里，藏着两个保护车主的“硬核条款”，直接改写了传统破产案的逻辑。

第一个是维修保养“没得选”。

按《破产法》第18条，管理人对没履行完的合同有“挑拣权”，可续可断。但法院明确表态：威某没得选，必须履行售后义务！理由很简单：车主早交清了全款，合同义务只剩车企的维修承诺，这不属于“双方未履行完毕”的合同。更重要的是，《民法典》《消保法》都白纸黑字写着，车企得保障消费者用车安全，这义务得贯穿预重整、重整到后续执行的全过程。这一下，就把“维修无门”的窟窿堵死了。

第二个是车联网费用算“共益债”。

“共益债”是破产里的“优先通行证”——哪怕企业资不抵债，这笔钱也得先还。法院认定，保住车联网既是护车主权益，也是保车企的品牌价值，属于“全体债权人共同利益”。于是，管理人靠这张“通行证”吸引来投资，每月258万元的服务费有着落了，之前垫付的3424万元也能优先清偿。对车主来说，这意味着车机不会突然“罢工”，远程控制、系统升级都有保障。

传统破产法总被认为是“债权人的游戏”，但威某案跳出了这个框架。它用一场“法理与情理的平衡术”证明：车企破产不是车主权益的终点。法院没有机械套用法条，而是盯着新能源汽车的“智能化特性”，把车主从“普通债权人”的末端拉到了保护核心圈。

如今，威某的新团队已经接手，车主数据迁到了新系统，易损件在定向补货，连软件都在持续更新。更重要的是，这个案例成了最高法的“参考样本”——以后再有车企破产，车主就能拿着这份判决问：我的售后和车联网，谁来保障？

新能源市场洗牌还在继续，但司法已经给车主撑起了保护伞。下次再听到“车企破产”的消息，别慌，这份案例就是你的维权指南。

HTML版本：[车主必看！新能源车企破产怎么办？这份最高法案例藏着维权答案](#)