

3000亿后市场待解：谁能破除新能源车维修的围城陷阱？

来源：吴佩霖 发布时间：2025-11-20 20:37:17

来源 | Tech星球

文 | 任雪芸

新能源汽车已成为街头巷尾的常见出行工具，其售后维修的“天价”痛点，却始终如影随形。

2022年时，一位极星2双电机长续航版车主发生事故后，车辆电池组及外部部件受损，送去检修时，4S店表示大灯与底盘件受损，电池板向内凹陷。



“买得起修不起”，新能源车维修困境 东梦汽车网
DONGMENGQICHEWANG

令车主始料未及的是，4S店给出的解决方案是更换整个电池组，报价高达54万元。这一费用不仅远超车辆33.8万元的官方指导价，更比车主24.9万元的实际开票金额高出一倍多，“修比买贵”的荒诞现实让车主陷入两难。

3年时间过去，新能源汽车维修贵的顽疾却并未得到根治，甚至在车主们的日常使用中愈发凸显。

一位特斯拉Model Y车主的遭遇颇具代表性：车辆在追尾事故中仅后备箱门出现食指长度的凹陷，售后告知需整体更换车门，最终维修费用接近两万元。另一位提车4天便发生刚

蹭的小鹏车主，仅仅是喷漆费用，就花费超过了4000元。

如今“天价维修”的隐忧，正悄悄侵蚀着新能源汽车的出行体验。本应是便捷省心的选择，却因“小伤大修、能换不修”的模式，让不少车主陷入了“买得起，但修不起”的困境。

看似划算的买车选择，藏着“修不起”的暗坑

新能源汽车的持续降价，让越来越多人能轻松成为“有车族”。

据乘联会秘书长崔东树最新发布的数据，2025年9月，中国新能源汽车均价首次跌破16万元大关，降至15.8万元，较去年同期的17.2万元下降超过8%。部分入门级纯电动车型更是起售价不到10万元。

持续走低的价格，让新能源车成为不少家庭的代步首选，市场渗透率不断攀升。10月13日，中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会发布数据显示，9月新能源车在国内总体乘用车市场的零售渗透率已达57.8%。

很多人当初选择买新能源车，正是看中其“省钱”的标签。

一位新能源车主称，他买车前了解到，相比燃油车，新能源车常规保养仅需检查电池、电机状态，更换空调滤芯等，费用大幅降低；而且日常充电成本远低于加油开销，长期使用下来能省不少钱。

但这份“省钱”体验，在车辆出现故障或事故时，很容易崩塌。当初靠保养、充电省下的钱，面对一次维修支出往往杯水车薪，不少车主直言“买得起车、修不起车”，当初省下的保养费，根本抵不上一次维修的支出。

在小红书、抖音等社交平台上，有大量车主分享了自己“天价维修”经历。

一位极狐车主分享，车辆仅因剐蹭导致底盘轻微凹陷，4S店便无法单独更换底板，直接报价1.85万元更换整个电池总成。一位新能源维修售后从业者解释称，核心部件的维修判断相对严苛，即便表面伤痕不重，也可能因潜在风险被要求整体更换。

中保研汽车技术研究院2024年发布的研究结果显示，59款纯电新能源样本车型中，动力电池包单件零整比均值高达50.96%。这意味着，消费者若需更换车辆电池包，仅这一项支出就接近整车市场售价的一半，“换电池堪比换车”的说法并非夸张。

但即便不涉及电池等核心部件，小故障的维修费用也远超车主预期，还让车主陷入两难。

一位特斯拉车主告诉Tech星球，车门仅被刮坏一小块，4S店以“车门材质无法直接修复”为由，要求整体更换车门，加上工时费总花费近1万元；第三方修理厂虽称可修复，但他又担心会出现喷漆色差、外观不规整等问题，纠结之下只能承担高额费用。

看似省钱的新能源出行，终究还是在售后维修上，给车主们上了“昂贵的一课”。

新能源车维修围城：第三方不敢修，车主不敢选

“维修贵的核心原因，在于大部分4S店只换不修”，一位新能源汽车维修从业者称。

但“只换不修”能成为新能源车维修行业的潜规则，核心在于主机厂的绝对权限垄断，以及第三方修理厂面临的多重困境，两者相互作用，最终维修成本压力到了车主身上。

上述从业者告诉Tech星球，直营/4S店之所以执着于“换件优先”，本质是出于效率与责任两个方面的考量。

对于承接大量订单的官方售后而言，更换原厂配件无需复杂诊断和维修工艺，能最大程度提升周转。更关键的是，使用原厂配件可将维修后的安全责任转移给主机厂或零部件供应商，无需自身承担后续风险，这成为官方售后的“安全选择”。

今年3月1日实施的《新能源汽车运行安全性能检验规程》，对动力电池、驱动电机、电控系统等核心部件的安全检验设立了严格国家标准，尤其将动力蓄电池和电气安全列为必检项。高标准的安全要求，让官方售后更倾向于通过“整体更换”规避维修后的合规风险，毕竟核心部件哪怕轻微损伤，都可能触发安全隐患，而换件是最直接的免责方式。

另一方面，新能源汽车的技术变革，进一步放大了主机厂的权限优势，也给第三方修理厂设下了难以逾越的壁垒。

与燃油车不同，新能源车的核心在于“三电系统”（电池、电机、电控），其软件层面的复杂度远超传统机械结构。

北京地区一位汽修从业者告诉Tech星球，新能源车辆的故障诊断、部件匹配、系统激活等，都依赖主机厂专属的诊断系统和软件权限，普通修理厂根本无法获取这些核心技术资源，即便能找到硬件故障，也无法完成软件层面的修复和适配。

更致命的是法律风险。今年3月，一位汽车博主因维修新能源汽车并发布视频，被小鹏、比亚迪、赛力斯3家车企起诉。此前上海两位修车师傅因“解锁”锁定的电池包，被判处破坏计算机信息系统罪。

这种“修不好、不敢修、修了可能违法”的困境，让大量第三方修理厂对新能源汽车维修望而却步，只能谨慎选择业务。“就算是简单的剐蹭，我们也会评估之后才接单”，上述维修人员表示。

一边是主机厂掌握技术、权限，倾向于“只换不修”；另一边，是第三方修理厂受限于技术壁垒、权限缺失和法律风险，难以开展实质性维修。

最终，新能源维修市场形成了主机厂垄断、车主被动买单的格局，“天价维修”的痛点难以破解。

3000亿蓝海，新能源车售后维保困局待解

“过保后做个检测都要收费，真要维修动辄几万块，选官方售后心疼钱，找第三方又怕有风险”，一位特斯拉车主向Tech星球道出了新能源车过保后的纠结。

事实上，这样的困境并非个例，随着首批享受政策红利的新能源车逐步进入“过保期”，越来越多车主正面临着维修选择的难题。

从市场潜力来看，新能源后市场本应是一片蓝海。

据上险数据，目前具备8年电池质保的新能源汽车达1950多万辆，且随着时间推移，“脱保”车辆数量将持续飙升：2025 年预计达32万辆，2028年增至98万辆，到2032年更是将突破720万辆。

据信达证券预测，2025年新能源车售后维保市场规模将达3000亿元，其中“三电”维保占比超15%，对应市场规模约450亿元。

庞大的市场规模下，第三方维修厂本应迎来发展良机，但现实却并非如此。行业存在的技术壁垒、法律风险等问题，仍让不少车主和维修厂犹豫。

打消这一顾虑的关键，在于打破车企长期以来的“售后垄断”。对此，行业玩家已开始主动破局，其中，电池厂商率先切入新能源车售后维保赛道，成为重要突破口。

不久前，宁德时代旗下独立后市场品牌“宁家服务”推出CTP返修服务，1万至2万元的价格，远低于传统更换电池的费用，大幅降低了车主的维修成本。不过需注意的是，该业务目前仅适用于宁德时代配套电池的车型，覆盖范围仍待拓展。

与此同时，第三方维修平台也在通过“授权合作”模式破解技术与备件难题，主动链接车企、电池企业构建合规维修体系。

途虎养车与多家车企、电池企业、充电桩企业达成战略合作，通过官方授权获取专业维修技术支持与原厂售后备件供给；京东养车则同步推进与比亚迪、一汽大众、上汽大众等主流新能源车企的合作。

然而，这些努力仍未彻底改变行业现状。据中国汽车维修行业协会统计，我国燃油汽车维修保养相关企业约40万家，而新能源汽车维修企业仅2万至3万家，数量相差十几倍，目前行业的开放程度和维修力度，远不能覆盖所有车主诉求。

一位新能源汽修机构工作人员告诉Tech星球，要改变这些现状，让车主真正摆脱选择困境，关键还在于主机厂的配合，“只有主机厂主动开放权限，打破技术、备件等方面的垄断壁垒，才能让第三方维修市场真正成熟完善，进而让消费者真正把渠道选择权握在手里。”