

动力电池回收利用迈入2.0时代 新能源汽车回收报废必须“车电一体”

4月1日,工信部、国家发改委、生态环境部等六部门联合发布的《新能源汽车废旧动力电池回收和综合利用管理暂行办法》正式施行,“车电一体报废”成硬性红线,并建立新能源汽车动力电池数字身份证制度,我国动力电池回收利用管理体系迈入“全渠道、全链条、全生命周期”的2.0时代。

办法落地首日,记者对动力电池回收市场探访发现,虽然灰色回收渠道尚未完全消退,但正规回收服务网点已经开始按照新办法要求在执行了。

解读1

“车电一体报废”将封堵不正规回收

一块拆卸下来的废旧汽车动力电池还能回收吗?4月1日,记者在网平台上搜寻多家从事相关回收业务的公司进行询问。

一家清运代扔物资回收公司的工作人员在电话中称,目前仍然可以上门回收废旧汽车电池,回收人员到场后,根据电池的品牌、模组类型以及重量来综合评估价格。

“不同品牌价格不一样。”该工作人员介绍,“小品牌电池按照重量算,3000元一吨;大品牌电池按块来收,500元到1000元都有。”整个沟通过程中,对方没有询问车辆是否已经报废、电池来源是否合规,也未提及4月1日刚生效的办法。

随后,记者致电另一家废旧物

资设备回收公司,对方同样回复称,北京市范围内“随时可以上门回收汽车电池”,具体价格无法在电话中直接确定,需要发电池照片在查看后才能报价,“每块从几百元到几千元都有。”

而通过天眼查进行查询显示,这两家回收公司的相关备案信息均未找到。这表明部分无资质“小作坊”仍在接单。

而这一症结将由新办法的“杀手锏”来完结,即从源头上切断“小作坊”的货源。

据了解,此前约有七成的退役电池通过非正规渠道流失,导致正规回收企业“无米下锅”,合规产能闲置。本次办法最核心的制度设计,恰恰指向了这个源头

——确立了“车电一体报废”原则,规定报废机动车回收拆解企业在回收新能源汽车时,若发现动力电池缺失,该车辆应被认定为“车辆缺失”。

北京社科院副研究员王鹏表示,这一规定直击行业长期存在的痛点。过去,部分车主或运营企业为追求更高收益,往往在报废前私自拆卸动力电池,将其转卖给“小作坊”式的非法拆解点。



退役的新能源汽车动力电池包。

解读2

新规下回收“正规军”开始行动

根据工业和信息化部对外公布的新能源汽车动力蓄电池回收服务网点信息,北京市范围内共设有156个动力电池回收服务网点。

记者致电其中的北京北汽鹏元汽车销售服务有限公司,工作人员在电话中就明确表示,门店只对“还能正常驾驶的车辆”进行回收。如果车辆已经将电池拆卸、无法自主行驶,则不在回收范围之内。“缺了电池的车,我们收不了。”对方强调说。

这表明,在办法落地首日,正规回收网点已经开始严格执行“车电一体报废”的原则了。车主若想通过正规渠道处理废旧汽车电池,必须保证车辆整体处于可运行状态,而非仅以电池形式单独交付。

中汽数据有限公司资深专家胡嵩接受记者采访时表示,相比

于2018年工信部的《新能源汽车动力蓄电池回收利用溯源管理暂行规定》,新办法在监管层面具有更强的约束力,并首次明确了处罚措施。

值得注意的是,在责任主体划分上,“办法将动力电池企业和新能源汽车生产企业同时纳入管理范围,形成双责任主体架构,并对二者的责任边界作了清晰界定——分别‘兜底’未装车但流向市场的电池的回收责任,以及装车电池的回收责任,这将对行业规范发展产生实质性推动作用。”胡嵩表示。

他认为,办法的实施虽然在短期内会增加企业的合规成本,但将对“小散乱”企业形成系统性打击,倒逼不合规企业加速退出市场,推动资源向合法合规、管理规范

龙头企业集中,促进行业向可持续、集约化方向发展。

作为头部车企,4月1日,广汽集团对记者回应表示,办法是落实生产者责任延伸制度、规范行业秩序的关键举措,广汽集团打造全产业链布局:旗下能源生态板块投资企业优湃能源牵头构建“矿产—材料—电芯—回收—再生”闭环体系,全面适配溯源平台要求,规范回收流程与定价机制,实现动力电池全生命周期可追溯、可管控。

“新规落地是有利于行业规范发展的好事。”胡先生是北京顺义一家新能源汽车维修厂的负责人,该维修厂也是动力电池回收网点。他认为办法将大幅压缩“小作坊”的生存空间,减少行业中的灰色地带,推动动力电池回收市场规模的提升。

解读3

每块动力电池都要有“数字身份证”

如果说“车电一体报废”是制度上的堵漏,那么同步上线的全国新能源汽车动力电池溯源信息平台,则是技术上的根本保障。

全国新能源汽车动力电池溯源信息平台(简称“全国电池信息平台”)已正式启动,该平台由中汽中心提供技术支撑,将对动力电池实施全生命周期监管,覆盖生产、销售、维修、更换、拆解及综合利用等环节,这相当于动力电池有了“数字身份证”。

王鹏表示,这一机制解决了此前“溯源断点”的难题。过去,电池一旦脱离车辆,其流向便难以追踪。如今,无论是更换、维修还是

最终报废,每一次流转都需在平台记录在案。这不仅为政府部门提供了精准监管的数据支撑,也便于回收企业精准评估电池残值,提升运营效率。办法的实施将重塑行业竞争格局。随着溯源管控强化和非法渠道受限,长期困扰正规回收企业的“货源荒”有望得到缓解。

胡嵩认为,办法通过规范动力电池全生命周期各环节的经营行为,力求让流通链条最短化,使废旧动力电池能快速、高效地进行综合利用处置。同时,还进一步规范了废旧动力电池的移交要求,明确综合利用企业在安全、环保等方面的“门槛”要求。

此外,为了消除企业和消费者可能存在的认识误区,新规不再采用“梯次利用”概念,而是明确“任何组织或者个人不得将废旧动力电池直接或者加工后用于电动自行车以及法律、行政法规和强制性标准禁止使用的其他领域。”

“这并不意味着禁止梯次利用,而是将安全放在首位。”胡嵩提到,在以往电池梯次利用的实践过程中,行业曾出现“再制造”“翻新”等术语试图绕过监管,对市场秩序造成不利影响。办法释放了一个明确的信号,即不论以任何方式生产的电池产品都必须符合应用领域的强制性标准要求,杜绝安全隐患。

解读4

“城市矿山” 背后是国家战略

废旧动力电池在专业人士眼中,有一个形象的称呼——“城市矿山”。

北京绿源新能科技有限公司总经理、总工程师谢文立给记者算了一笔账:每回收1万吨三元电池,可提取锂1200吨、钴800吨。这些资源能有效缓解我国锂70%、钴98%的进口依存度困境。而随着动力电池回收的逐渐规范,回收体系的加速建设,也将推动动力电池资源的循环利用。

数字正在印证这一趋势。2025年,我国新能源汽车废旧动力电池综合利用量超过40万吨,同比增长32.9%。中国电子节能技术协会电池回收利用委员会产业研究部曾预测,自2028年起,我国动力电池退役量将超过400万吨,废旧电池回收利用行业产值将超过2800亿元。

兴业研究报告显示,我国电池回收政策在经历起步期和探索期后,目前已进入完善期。相关政策紧跟行业发展特点持续调整,可基本匹配现阶段目标导向和发展需求。

在资源利用层面,胡嵩分析指出,我国锂、钴、镍等关键金属元素的对外依存度较高,主要依赖进口。随着新能源汽车动力电池回收体系的逐步规范,以及回收金属资源规模的稳步提升,未来有望有效降低对境外资源的依赖,进一步增强供应链的安全性。“所以这不仅是一个行业的事,更涉及国家战略资源供应链安全问题。”

办法的落地,看似是对一块块废旧电池的围堵,实则是对中国新能源汽车产业打开了一扇新的门。退役电池不再被视为废弃物,而被当作“城市矿山”来开采;每一块电池从出生到报废都被全程记录、有序流转;“车电分离”的灰色回收产业链条有望被斩断。(新京报)