

动力电池回收新规将落地： 堵住回收漏洞 全产业链闭环监管时代开启

中经记者 陈茂利 张硕 北京报道

新能源汽车报废必须“车电一体”，每块动力电池都将拥有数字身份证，动力电池企业“兜底”回收……日前，工业和信息化部（以下简称“工信部”）等六部门联合发布《新能源汽车废旧动力电池回收和综合利用管理暂行办法》（以下简称《管理办法》），该《管理办法》将于2026年4月1日起施行。

近年来，随着新能源汽车产业快速发展，新能源汽车动力电池进入规模化退役阶段。据相关机构测算，2030年将超过100万吨。有分析指出，在此背景下，管理政策的出台，用法治化手段加强动力电池回收利用管理，将有效规范各环节参与主体行为。

天津巴特瑞科技有限公司常务副总裁焦亚伟在接受《中国经营报》记者采访时表示：“车电不得分离、电芯企业及整车企业最后‘兜底’的要求，给市场用于动力使用

的锂电池监管提供了最终保障，环保、安全等能够得到更严格地落实。更关键的还是在执行和监管层面的常态化。”

“此次《管理办法》的出台，将有效填补制度空白，实现对产业链末端的集中管控。”电池回收再利用企业金晟新能源战略发展部部长胡林向记者指出，《管理办法》通过“车电一体”和加强监管，将压缩非正规小作坊的生存空间和原料来源。这意味着合规企业获取退役电池的渠道会更通畅、市场竞争环境更公平。

此前《中国经营报》记者就动力电池回收市场存在的乱象进行调查，相继刊发了多篇报道——《动力电池回收“黑洞”》《七成“退役”电池流入小作坊 动力电池暴力拆解何时休？》《退役电池流向小作坊，白名单企业“吃不饱”工业和信息化部：用法治手段规范回收》《中国动力电池出海“大考”：企业如何应对回收挑战》。

“车电一体”报废堵漏洞

此次《管理办法》的出台，将有效填补制度空白。

过去，市场存在新能源汽车在报废时电池被小贸易商“高价收走”的情况，导致大量废旧电池流向不明，存在巨大的环保和安全隐患。面对这一漏洞，《管理办法》重点设计了“车电一体报废”制度，明确规定报废机动车回收拆解企业在回收、拆解新能源汽车时，若发现动力电池缺失，该车辆应被认定为“车辆缺失”。

对此，多位业内人士向记者指出，这一制度设计将有效解决当前回收环节中的退役动力电池流向非正规渠道的现实难题。

“理想情况下，退役电池应该进入专业回收渠道进行规范处理。但现实并非如此。”一家动力电池上市公司人士告诉记者，“大概七成的退役电池被小作坊以更高的价格收走，流入非正规渠道，这些企业对废旧动力电池进行简单修复包装，或粗暴破碎后再次流入市场。”车百智库的报告也证实，“价高者得”的招标模式加剧了资源流向非正规渠道。

回收企业对此感受更深。“在目前的实际回收过程中，确实存在车辆与电池分离的现象，导致部分退役电池未能流向正规回收企业。这不仅给正规车辆拆解企业带来作业困扰，也为非正规处理渠道留下了操作空间。”焦亚伟告诉记者。

胡林林对此表示认同，他指出：“根据我们在行业内的回收经验，目前新能源汽车进入报废环节时，大多数电池在报废前就已被车辆运营或使用单位自行处置，流入各类不合规的小作坊或贸易商进行拆解。此前，这一现象缺乏强制性的法律约束，此次

《管理办法》的出台，将有效填补制度空白，实现对产业链末端的集中管控。”

这些来自企业的一线声音揭示了一个事实：《管理办法》出台前，制度约束的缺失是造成电池流失的重要原因之一，明确的法律责任链条是“车电一体报废”制度能否有效落地的关键。

生态环境部固体废物与化学品司副司长温雪峰近日答记者问时表示，将在严格执法上进一步发力。“持续强化拆解处理企业常态化执法检查，严查查处环境违法行为，继续将非法拆解处置行为纳入非法倾倒处置固体废物专项整治行动，推动更多废旧动力电池流入正规回收利用企业，畅通资源循环利用。”



“车电一体报废”制度将有效保障退役电池流向正规渠道。

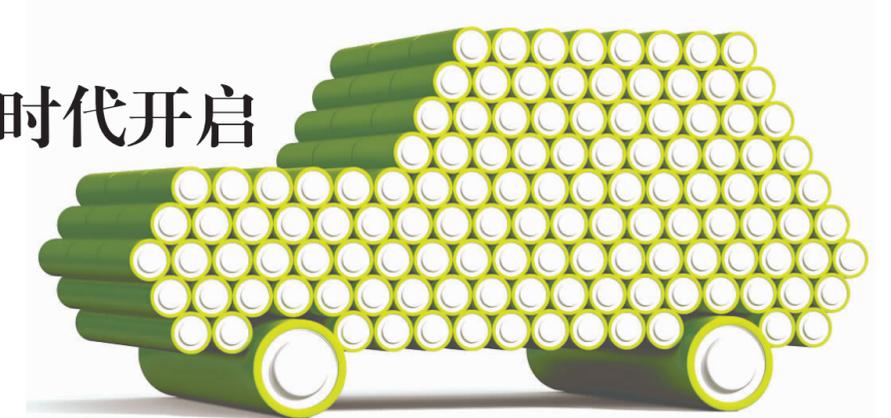
视觉中国/图

“数字身份证”严控溯源

工信部将会同有关部门建立信息平台，为每一个动力电池包生成数字身份证。

《管理办法》指出，工信部会同国务院有关部门建立全国新能源汽车动力电池溯源信息平台，推进新能源汽车动力电池生产、销售、维修、更换、拆解、回收、综合利用等全生命周期流向监控和信息化追溯。

那么，和以往相比，本次出台的《管理办法》又是如何升级溯源管理？工信部节能与综合利用司司长王鹏在近日就《管理办法》答记者问时表示：“工信部将会同有关部门建立信息平台，采集动力电池编码、产品类别、产品构成、报废回收等必要信息，为每一个动力电池包生成唯一、动态的数字身份证，支撑动力电池全链条监督管理。可以说，将数字技术应用于动力电池全流程溯源管理是《管理办法》



2030年，电池年退役量将突破百万吨，形成市场规模超千亿的“城市矿山”。视觉中国/图

一项重要制度创新。”

“具体来说，数字身份证以动力电池编码为信息载体，关联动力电池生产、装车销售、换电、维修更换、车辆报废、电池回收、综合利用等环节信息，实现动力电池全生命周期流向监控和信息化追溯。”王鹏介绍。

一位电池再生利用行业人士告诉记者，以前的编码更像一个“固定标签”，而新的“数字身份证”则是一个可以实时追踪、信息丰富的“动态追踪器”，并配套了划清责任的强制性法规。这为后续的回收责任落实提供了关键的技术基础。

企业“兜底”电池回收

近年来，大众、宝马、奔驰等车企积极建立“回收再利用”体系。

动力电池回收利用链条长、参与方多，《管理办法》对动力电池企业、新能源汽车生产企业的回收主体责任也作出了细化规定。王鹏介绍，动力电池企业、新能源汽车生产企业作为动力电池和新能源汽车的生产者，应承担的生产者延伸责任主要包括两个方面：

一是加强产品生态设计。动力电池企业应当优先采用生态设计，按照《汽车动力电池编码规则》（GB/T 34014）的要求对动力电池编码、粘贴标识，向相关企业提供新能源汽车动力电池编码和必要的拆解技术信息；新能源汽车生产企业应当在

保障安全的前提下，使用易于维护与拆卸的动力电池固定、连接部件，依法依规公开汽车维修技术信息。

二是承担回收“兜底”责任。动力电池企业应当在销售动力电池的省级行政区自行或者委托设立与销售量相匹配的回收服务网点，公布相关回收信息，对其生产或者进口的动力电池承担回收与规范移交责任；新能源汽车生产企业应当在销售新能源汽车的地市级行政区自行或者委托设立与销售量相匹配的回收服务网点，公布相关回收信息，对其销售的动力电池承担回收与

规范移交责任。

此外，其他相关企业在各环节也应当履行相应责任。电池换电服务企业、机动车维修企业、报废机动车回收拆解企业应当将本企业拆卸的废旧动力电池交由综合利用企业进行规范综合利用，或者交由动力电池和新能源汽车生产企业依法设立的回收服务网点回收。

实际上，伴随着新能源汽车保有量的持续增长，近年来，动力电池企业、新能源汽车生产企业正从单纯的生产者向“生产—回收—再利用”的全生命周期管理者转变。

记者关注到，车企方面，大众汽车集团、梅赛德斯-奔驰、宝马集团、比亚迪、蔚来等企业积极建立“回收再利用”体系。回收模式主要分为“自建体系”“合作联盟”或者两种模式相结合。

大众汽车集团（中国）内部人士告诉记者，大众汽车集团早在30多年前，便开展了循环经济的探索，研究车辆拆解与材料回收的可行性，包括探索“生产线倒转”用于报废车辆高效拆解的可能性。当前，集团已在德国建立了针对新能源汽车动力电池的回收与循环利用的示范线。在中国，大众旗下公司正在与产业伙伴协同合作，探索建立高效、环保的电池闭环回收体系。

在动力电池循环利用方面，2023年，梅赛德斯-奔驰（中国）与宁德时代、湖南邦普循环和格林美签署了合作备忘录，共同开

于本企业拆卸、拆解相应废旧动力电池。

“《管理办法》的核心在于构建一套刚性的游戏规则。”方正证券旗下期货公司发布研究报告指出，“它通过‘车电一体报废’制度，从车辆报废的源头就将电池锁定在了主机厂和电池厂主导的合规回收网络内。”

同时，全国统一的电池溯源平台将给每一块电池配上“数字身份证”，让每一次非法流转都有迹可循。这三重措施组合起来，相当于堵住了小作坊的货源、切断了其销路、并使其非法经营暴露在监管之下。”

展退役动力电池的闭环回收项目。通过合作，自2024年6月以来，梅赛德斯-奔驰（中国）已高效回收约391吨报废动力电池及模组，实现电动车电池全生命周期闭环管理。

在动力电池数字化管理方面，梅赛德斯-奔驰中国开发了动力电池生命周期数字管理平台。该平台可以实现动力电池状态实时更新、回收订单一键生成、回收电池原材料统计等功能，并利用人工智能算法给出电池处理建议。

在中国市场，宝马选择了与中国华友循环合作，实现国产电动车电池原材料的闭环回收。值得一提的是，宝马在设计阶段就考虑电池的易拆解性，为回收做准备。

车企、动力电池企业持续推进布局，动力电池回收网络建设也稳步推进。工信部数据显示，目前，全国动力电池回收服务网点总数已超过1.5万个。

为保障消费者能够便捷地履行移交责任，工信部在其官网开设了“新能源汽车动力电池回收服务网点信息”公开专栏，并定期更新。消费者可通过查询该名单，找到由车辆生产企业设立的官方回收网点。

王鹏呼吁：“消费者在车辆报废时，请将报废车辆及动力电池交由报废机动车回收拆解企业依法依规办理报废手续。同时，请不要将废旧动力电池交给给不规范回收渠道，给公众安全、生态环境带来隐患。”

记者观察

动力电池“终身码”：一场深刻的产业治理革命

文/陈茂利

2026年春天，中国新能源汽车产业即将迎来一场意义深远的制度变革。从4月1日起，每一块动力电池都将拥有贯穿生命始终的“数字身份证”。这看似简单的管理升级，实则是中国产业治理从传统模式向现代化体系跃迁的关键一步，标志着一个个千亿级新兴产业开始从“野蛮生长”走向“规范成熟”。

当前，我国新能源汽车保有量已突破4000万辆大关，动力电池规模化退役潮正扑面而来。官方预测，到2030年，年退役量将突破百万吨，市场规模超千亿元。

然而此前，“正规渠道收不到，小作坊生意火”的乱象，不仅造成钴、锂等战略资源的严重流失，更潜伏着环境污染与安全风险。《新能源汽车废旧动力电池回收和综合利用管理暂行办法》（以下简称《管理办法》）的出台，特别是“车电一体报废”的强制规定，从制度层面彻底改变了游戏规则。这不仅是简单的行政要求，更是对产业发展逻辑的重构——通过建立规范的市场准入和流通秩序，为合规企业提供了稳定可靠的原料保障，为技术创新和规模效应保驾护航。

追溯体系的建立，其意义远超技术层面。每一块电池从生产到回收的完整轨迹都将被数字记

录，形成动态的“生命档案”。这种全生命周期管理，一方面为监管提供依据，有效遏制非法流通；另一方面，数据积累将催生全新的商业模式。电池残值的精准评估、再生材料的品质溯源，都将基于这些真实数据展开。

更重要的是，这套系统将推动产业链各环节的优化升级——设计端要考虑易回收性，生产端要注重可追溯性，使用端要关注电池健康状态。这不仅是管理方式的创新，更是产业生态的再造。

产业的未来不只取决于政策设计，更依赖于企业的创新实践。当前，一批头部企业已在回收技术上取得突破，能够实现关键金属的

高效提取与循环利用。在规范化市场的保障下，这些技术优势将转化为实实在在的产业竞争力。

我们可以预见，未来的竞争将不再是简单的资源争夺，而是基于数字能力的综合较量——谁能更好地利用溯源数据优化回收网络，谁能更精准地评估电池残值，谁能更高效地实现材料再生，谁就能在循环经济的新赛道上建立护城河。

任何制度的成功，都离不开有效的落地执行。数字身份证体系的生命力在于数据的真实完整，这需要物联网技术的坚实支撑，更需要责任机制的明确划分。回收网络的畅通运行，也不仅是网点建

设的问题，还涉及价格机制、服务标准、公众认知等多重因素。长远来看，唯有让合规经营的企业获得实实在在的经济效益，让循环利用的成本低于原始开采，才能真正建立起可持续发展的市场生态。这需要税收、金融、环保等政策的协同发力，形成制度合力。

从更广阔的视角看，动力电池的“终身管理”不只是解决废弃物处理的技术问题，更是探索资源循环利用的发展路径；不只是规范一个新兴行业，更是构建绿色低碳的产业体系。当每一块电池都有了数字身份，当每一次流转都被记录在案，实际上，是在为整个社会构建一套资源循环的神经系统。这

套系统将连接起生产者、消费者和回收者，形成价值闭环，让资源在循环中创造新的价值。

这场变革恰逢其时。在全球能源转型和产业链重构的大背景下，动力电池回收利用不仅关乎经济效益，更关系到资源安全和环境可持续。《管理办法》的实施，展现了中国在新疆新能源汽车领域的长远布局。

前路依然充满挑战。技术的迭代、商业模式的创新、监管的完善，都需要持续努力。但方向已经明确，路径日渐清晰。当退役电池不再是环境的负担，而是资源的宝库；当循环利用不再是成本的压力，而是增长的动能，我们将见证电池回收再利用产业逐渐走向成熟。