

新能源车急盼电池回收国标

标准:各执一词

对于新能源车动力电池回收国家标准的制定情况,记者从相关人士处获悉,截至目前,针对新能源车动力电池回收的国家标准,相关部门已经组织新能源汽车企业、专家进行了 2~3 轮的商讨,其中,讨论重点在电池回收的安全检测以及回收过程中的费用承担问题。

据了解,目前国内新能源车动力电池回收主要涉及电池生产厂商、整车企业、回收利用企业、消费者等相关主体。由于缺乏相关标准,新能源车动力电池回收利用的责任主体以及各方回收过程中的费用承担都尚未明确。

深圳市沃特玛电池有限公司副总经理饶睦敏在接受记者采访时表示,关于责任主体以及费用承担比例的问题,现在各方都有说辞。“电池生产企业认为,他们将动力电池卖给整车企业,回收的费用就应该由整车企业负责;整车企业认为,电池被消费者使用几年后,如果回收的话,整车企业和消费者应共同承担费用;而消费者则认为,自己的电池被回收时,整车企业与电池生产商应给予一定补贴。”饶睦敏说。

另外,对于动力电池回收的安全检测。饶睦敏表示,动力电池出保后,可以按照生产厂商、损耗程度进行分类处理。如果动力电池损耗程度高,则直接分解处理;如果损耗程度低,则想办法进行二次利用。

公开资料显示,虽然我国曾先后制定《危险废物污染防治技术政策》、《废电池污染防治技术政策》等相关法律法规,但目前并没有针对车用动力电池回收利用处理的专门立法,这制约了车用动力电池的有效回收利用。

更替:迫在眉睫

据了解,在目前国内新能源车动力电池回收领域,普遍通过消费类电子产品的镍氢、镍镉、锂电池的回收处理方法,提取其中有价值的金属,这种形式在新能源车保有量少的情况下,勉强能解决动力电池的回收问题。

随着国家扶持力度的加大,新能源车市场近来持续火爆,所以,动力电池回收国标的出台已经迫在眉睫。中汽协数据显示,截至 2014 年年底,新能源汽车保有量已超过 12 万辆。2015 年 1~9 月,新能源车累计生产 14.42 万辆,销售 13.67 万辆,同比分别增长 2.0 倍和 2.3 倍。

新能源车销量持续上升,越来越多的新能源电池生产企业以及新能源整车企业将面临动力电池回收难题。饶睦敏表示,以深圳为例,沃特玛生产新能源车动力电池时间较早,由于新能源车动力电池的质保年限为 5 年,目前全市已有 2000 辆配备沃特玛动力电池的新能源车出保。几年之后,随着新能源车销量的快速提升,企业将

面临大规模动力电池回收的难题。

也有业内人士认为,出台新能源车动力电池回收国标,会对新能源车动力电池市场秩序和节约资源带来好处。据了解,由于动力电池回收没有建立全国性的回收模式,过保动力电池将有可能流入个体私营者、零售商、汽车维修店和 4S 店等非专业回收利用机构,造成资源浪费、环境污染等问题,一些不法分子甚至将回收的动力电池经简单处理后再次流入市场,严重危害人身安全。

蓄电:循环使用

资料显示,当前美国、日本等国家对于动力电池回收有一定的规范流程,虽不够完善,但已走在世界前列。以日本为例,日本新能源车行业的各方企业已经初步建立起“蓄电池生产销售-回收-再生处理”的电池回收利用体系,同时,日本民众也自发成立民间组织,参与到废旧电池产品回收的各个环节。

目前,国内各电池生产企业以及新能源整车企业对于过保动力电池回收后的利用都没有统一方案。据饶睦敏介绍,沃特玛目前将该公司回收的出保动力电池进行安全检测后形成一个蓄电站,保障白天工厂所需电力。“由于公司所在地的电费是白天 1 块/度,晚上 2 毛/度,所以通过由出保电池组成的蓄电站‘晚上充电、白天放电’,可以为公司节省一部分开支,也实现了出保动力电池的循环使用。”

汽车专家张志勇认为,不管电池回收后电池制造商以何种形式处理,关键的问题是国标一定要有强制性,不能流于形式。同时,国标应制定一个统一的处理流程,要求各企业严格按照该流程实施。“之前,对于其他类别电池的回收,国家都出过相应的政策,但效果并不理想。如果此次国标中有国家强制性措施存在,那么对于新能源车市场乃至自然环境都意义重大。如今,国标的出台很有可能给新能源车市场带来利好。”张志勇说。

(北商)

随着北京 2000 辆新能源车电池已过 5 年质保期,新能源车动力电池的回收成为扑面而来的新难题。近日,记者从 2015 中国节能与新能源汽车成果展获悉,新能源车动力电池回收国家标准将于今年底或明年初出台。由于传统回收模式只能解决较低保有量情况下的电池回收,眼下北京新能源车保有量已接近 15 万辆,国标的出台能否对未来新能源车市场形成重大利好,备受瞩目。