

被按照危险废品来管理的锂电池

目前关于锂电池的政策还未明朗，尤其是是否要将锂电池列入危险废品当中，还未有定论。不过据电车汇查实，目前锂电池虽然还未被列为危险废品，但是地方政府却是按照危险废品来管理的。

常州市环境保护局的一则公示显示，科力美汽车动力电池有限公司跨省运输动力电池，严格按照危险废品运输来管理，严格规定了运输路线、运输人员及应急预案等。

去年2月份工信部等七部委联合印发的《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》中就提出了要研究制定拆卸、包装运输、余能检测、梯次利用、材料回收、安全环保等动力蓄电池回收利用技术标准，建立动力蓄电池回收利用管理标准体系。

按照目前的危险废品企业管理方案，一旦锂电池被列入危险废品中，国家就会对企业回收的资质提出更高的要求。在这样的条件下，电池回收资质会比整车生产资质更宝贵，全国范围内也许只有少数几家企业拥有合格的回收资质，所有退役的电池也只能由这些企业进行处理。

目前，宁德时代旗下的湖南邦普循环科技有限公司已经进入了第一批电池回收利用的企业名单，北汽鹏龙虽然未进入第一批目录，但是提前做好准备也是必要的。如果要发放锂离子电池危险废品回收资质，湖南邦普大概率能拿到这一资质，提前做好了准备的北汽鹏龙想必也没有问题。

回收电池车企单干不靠谱

按照主管部门的要求，车企要承担动力电池回收主体责任，建立动力电池回收渠道、网点，回收废旧动力电池，同时还应“建立维修服务网络，满足新能源汽车所有人的维修需求，并依法向社会公开动力电池维修、更换等技术信息”。

虽然如此，但是考虑到投资、技术支撑以及影响企业核心业务发展等因素，选择和相关第三方机构、电池企业等各方合作回收，将成为车企的主要做法。

相比车企，第三方机构和企业不仅积累了包括铅蓄电池、镍氢电池、锂电池在内的回收经验和人才，还具备多种技术和方法来处理不同类型电池，万心蓄电池6FM-200阀控式储能系列在环保综合解决方案方面也优势明显。

