

■ 破解电动自行车乱象③

“退休”的电动自行车电池都去哪儿了？

小商小贩多手倒卖 废旧电池去向成谜

目前，全济南市的电动自行车保有量约400万辆，是名副其实的电动车大市。电动自行车上的铅蓄电池作为危废，如不规范回收，随意拆解处置，将产生环境污染。

连日来，记者调查发现，目前济南电动车废旧铅蓄电池大多流向小商小贩，仅有的4家正规企业却苦于“无电池可收”。此外，山东动力电池回收利用协会相关工作人员表示，当前济南没有专门回收电动自行车电池的大型合规企业。

▶ 济南的电动自行车保有量巨大。



文/片 李梦瑶 石晟绮 夏侯凤超
济南报道

电池“以旧换新” 流向门店或维修点

市民张先生不久前刚给自己的电动自行车换了一组新电池。车子用了两年多，其他零件没毛病，就是电池的蓄电能力越来越差。

“我是回电动车销售门店换的，‘以旧换新’，旧电池抵了180元呢。”张先生说，废电池有害，留着也没用，以旧换新是最好的处理方式。

记者随机采访了多位路人，电池“退役”，送到就近销售网点或电动车维修点换新电池，是九成以上电动车主的选择。记者探访发现，目前济南在售的所有电动车品牌，都可以通过“以旧换新”方式回收电池。除了销售网点，绝大多数电动车修理店也给电动车换电池，方式也是“以旧换新”。

“电动车品牌五花八门，但安装的电池无非是超威、天能、旭派这几种。”济南某电动车品牌工作人员说，每个电动车品牌都有自己的电池合作品牌，无非是有的品牌与合作的电池方有定向技术研制，也就是所谓的“品牌原装”。

在另一品牌电动车售后服务点，记者看到，店里摆着一排价格、品牌不同的电池供消费者选择。电池品质、容量大小不同，折旧价格也不一样。市场上48V20A的平均折旧价格在100元—150元，大一些的电池价格还要高。

这要比直接卖废品合适多了。记者咨询多个废品回收小贩，他们也大多回收废旧电池，但不同于销售门店和维修点的“打包报价”，他们“按斤称重”。

“2元一斤，按一组电池50斤计算，能给100元。”一废品回收小贩说，目前市场上的回收价格就是每斤1.5元—2元。也有少数回收小贩表示，可以达到门店的回收价格。

不过，上述所有的电池回收

价格，都是针对铅蓄电池。多位电动车销售门店工作人员表示，锂电池现在非常不值钱，一块电池仅能卖10块钱上下，目前济南市面上90%的电动车装的是铅蓄电池。

小商贩间倒来倒去 最后去哪都说不清

2016年《国家危险废物名录》公布的49大类危险废品中，铅酸蓄电池榜上有名。按照《废铅蓄电池处理污染控制技术规范》，废铅蓄电池暂存的时间应不超过90天，重量应不超过3吨，且对贮存环境有较高要求。

“知道有害，我们不会长期存放，更不会自己拆，交给专门上门收电池的。”某电动车维修店老板说，这些回收电池的人收走后，会再卖出去。“隔三岔五就有来收的，谁给的价高，就让谁拿走。至于再送到哪儿，那就不清楚了。”

“就是倒卖，赚差价。”不少穿梭于大街小巷的回收小贩也表示，“小的回收点卖给大回收站。”但大的回收站是卖出去，还是自己拆解，他们就不清楚了。

5月20日，记者来到济南市历下区某大型旧物回收中心看到，院子里停着两辆大型半挂车，正在装压缩过的纸箱。问及是否回收电池，一名工作人员告诉记者，铅蓄电池可以达到2元一斤。

“我们只负责收集，拆解需要资质手续，外地会有专门回收电池的企业来拉走。”这位工作人员说，电池有6斤、8斤、10斤

的，他们攒上几万斤才会卖一次。

记者在现场并没有看到成堆的电池，这位工作人员称，他有自己的贮存点，但并不方便让人过去看。

一位专门回收电动车、旧电池的小贩告诉记者，一天下来，他多的时候能收700斤左右，回收后也是送到专门的贮存点。“在市中区有个点，基本就送到那里。”但问及那里是不是电池合法的“归宿”，他表示不清楚。

这些小贩是否有回收和贮存资质呢？根据有关规定，电池贮存需要建立专门的仓库，并向有关部门申请办理相应的环保手续和经营手续。记者在山东省生态环境厅查询到，最新公布的山东省危险废物经营许可证颁发情况（截至2024年3月31日）名单里，济南市有铅蓄电池经营许可证并且还在有效日期里的仅有4家。

回收“正规军” 反而收不着电池

“以旧换新”在一定程度上能让市民手中的废旧铅蓄电池不再乱丢，但在回收体系上，存在大量违规操作。非法转运、危废电池安置设施不达标带来的安全隐患、环境污染情况在各地报道中屡见不鲜。

“不少小贩收了电池，偷偷送到外地私自治炼了。”业内相关人士表示，铅蓄电池里含有60%—70%的铅，这比开发铅矿还要快，有人就顶风作案，把电池砸了提取铅，但会对环境造成

很大污染。

为规范电池相关行业健康发展，2018年起，工信部开始发布《新能源汽车废旧动力蓄电池综合利用行业规范条件》企业名单，也就是电池回收“白名单”。截至2023年年底已公布五批企业，累计有156家企业进入该名单。

“企业想进入‘白名单’的话，要符合58项评审条件，还需要多个部门层层审批，评定过程是非常严格的。”山东动力电池回收利用协会工作人员说，山东省电池回收的“正规军”仅仅有5席，且均以汽车电池的梯级回收利用为主。

然而，“正规军”在市场上却往往占不到优势。“像我们这种有正规手续的反而收不着电池。”山东龙帝环境资源有限公司此前是符合相关资质的企业，其负责人表示，目前他们每天仅能回收200吨—300吨电池，几乎都是通过招投标或者大型单位收来的。

究其原因，成本差异成为绕不过去的“关键词”。该负责人表示，目前市场上一吨电池的回收价格在9000元上下，每吨需要缴纳3%的税。“而我们每年仅申请办资质、租厂房，还有人工成本就在60万元左右，几乎就是赔钱了。”而个体小作坊除去人工与运输费用，其在环保、安全生产及资格审批方面成本基本为零。低成本使得他们能够提供更高的回收价格。

这似乎是目前所有正规企业普遍面临的情况。“现在市场上形成了‘劣币驱逐良币’的态势”，济南优能再生资源有限公司负责人叶继文说，他们公司是骆驼电池在山东建立的回收点，“以前仓库所在园区还有两家正规电池回收的企业，后来陆续都关闭了。”

此外，山东动力电池回收利用协会相关工作人员表示，目前济南市的电池回收主要以新能源汽车电池为主，部分合规的汽车电池回收公司会顺便回收一些电动自行车电池，“济南没有专门回收电动自行车和电池的大型合规企业。”

□延伸阅读

山东省是电动车重要的消费市场和生产基地，全省仅电动自行车保有量就有3500万辆左右，也就是说，每3个人就有一辆电动自行车。

来自济南的一组数据显示，截至2022年8月，济南电动自行车挂牌超过380万辆，电动车年销量为30多万辆，济南每年要产生大量铅酸废旧电池。

2022年，山东省环保厅在对省政协提案的答复中提到，2021年全省共规范收集处理废铅蓄电池40.38万吨，规范收集处理仍存在缺口。

有关人士指出，废旧铅蓄电池依法集中转运成为循环产业链中至关重要的一环。为了推动铅蓄电池规范回收，2017年，国务院印发了《生产者责任延伸制度推行方案》（以下简称《方案》），即生产者对其产品承担的资源环境责任从生产环节延伸到产品设计、流通消费、回收利用、废物处置等全生命周期的制度。

国家工信部节能与综合利用司在《2018年工业节能与综合利用工作要点》中提出，要推进第二批电器电子产品生产者责任延伸试点，其中就包括超威、天能铅蓄电池品牌。

记者通过天能济南售后服务了解到，天能电池目前在济南没有电池回收利用工厂，而是与济南一家名为济南市莱芜万鑫废旧物资有限公司合作。这家旧物回收公司告诉记者，他们的厂房在莱芜，虽与天能合作，但什么品牌的电池都收，也不是覆盖济南所有销售天能电池的门店。

值得注意的是，在天眼查平台上，多家济南旧物回收公司营业范围内包含电动自行车电池的回收业务。但记者打电话过去，对方大多都表示目前公司不回收废旧电池。

山东动力电池回收利用协会相关工作人员表示，这是因为一些企业为了抢占市场，会将回收电动自行车电池写在营业范围内，但其实并没有实际的产业布局，“主要还是因为电动自行车的体量较小，与新能源汽车电池相比利润较低，回收的性价比不高。”

有专家指出，目前废旧电动汽车电池在回收体系上尚有“漏洞”。此外，市民对正确处理废旧电池的认识也比较薄弱，应加强宣传，发动社会各界的力量健全回收体系。

李梦瑶 石晟绮 夏侯凤超
济南报道

废旧电池回收体系有『漏洞』待补



一家回收企业回收暂存的电池。