

動き出した中国「新エネルギー車両の廃棄物バッテリーのリサイクル管理および包括的利用のための暫定措置」

中国政府が公布した「新エネルギー車両の廃棄物バッテリーのリサイクル管理および包括的利用のための暫定措置」は、これまで分散していた電池リサイクル関連制度を統合し、製造から廃棄・再資源化までを一体として管理するための枠組みを明確にしたものである。工業情報技術部を中心に複数省庁が共同で策定したこの措置は、2025年12月31日に公布され、2026年4月1日に施行されるものであり、中国における電池循環政策の一つの完成形と位置づけることができる。

この制度の特徴は、従来のように「廃棄された後の処理」を対象とするのではなく、「製造段階から廃棄までを一体として管理する」点にある。具体的には、すべての車載電池にコード（識別番号）を付与し、国家の情報プラットフォーム上で、生産、販売、使用、保守、交換、回収、再資源化までの全履歴を追跡する仕組みが導入されている。さらに、電池メーカーおよび自動車メーカーには回収責任が課され、販売量に応じた回収拠点の設置や、回収ルートを整備が義務付けられている。

また、回収された電池は、必ず認定された事業者に引き渡されなければならない、非正規ルートへの流出は制度的に遮断される。リサイクル工程についても、環境規制や設備要件が明確に定められ、単なる回収ではなく「包括的利用」、すなわち材料回収や再利用を前提とした処理が求められている。さらに、企業は詳細なデータ報告義務を負い、情報の提出が遅れたり虚偽であった場合には罰則が科されるなど、管理の厳格さも大きな特徴となっている。

ここで重要なのは、この制度が単なるリサイクル強化ではなく、「電池という製品を最後まで管理する」ことを前提とした構造に変わっている点である。すなわち、電池は販売された時点でそのライフサイクル全体が制度の中に組み込まれ、「捨てられるもの」ではなく「追跡され続けるもの」となる。

この結果、中国では具体的にいくつかの大きな変化が起きる。

第一に、電池の設計そのものが変わる。分解しやすい構造、リサイクルしやすい材料、情報管理を前提とした設計が求められるため、製品設計とリサイクルが一体化する。第二に、回収網が制度的に固定される。メーカー主導で回収拠点が整備されることで、電池の流れは一定のルートに集約され、非正規市場は縮小する。第三に、リサイクル産業が安定的に成立する。回収量が制度によって確保されるため、従来のように市場価格に依存せず、設備投資や技術開発が可能になる。

さらに、この制度は単独で存在するものではなく、いわゆる「新三様」の中核として位置づけられる。すなわち、動力電池を起点として、太陽光パネルや風力ブレードといった新エネルギー関連廃棄物全体に同様の管理思想を広げていくためのモデルとなっている。この意味で、この電池制度は「個別分野の対策」ではなく、「新しい循環構造の原型」としての役割を持っている。

日本への影響は、この点において非常に大きい。まず、中国市場に電池や車両を供給する企業は、このトレーサビリティや回収責任の枠組みに対応する必要がある。例えば、日本メーカーが中国で電気自動車を販売する場合、その電池は中国の情報プラットフォームに登録され、回収義務の対象となる。これに対応できなければ、市場参入自体が制約される可能性がある。

また、中国国内で形成された回収網とリサイクル能力は、将来的には再生材料の供給力として国際市場に影響を及ぼす。リチウムやコバルトの再生材が大量に供給されれば、一次資源市場にも価格的な影響が出る可能性があり、日本の素材産業にも波及する。

さらに重要なのは、「制度そのもの」が競争条件になる点である。どのような製品が適正とされるか、どのような回収・再利用が求められるかという基準が、中国の制度を基準に形成されれば、日本企業はその枠組みに適

合することを求められることになる。

これを日本の制度と比較すると、その違いは明確である。日本では、電池リサイクルは主として個別企業や業界の取り組みに依存しており、全ライフサイクルを統合的に管理する国家レベルの仕組みは存在しない。また、廃棄物は依然として「処理対象」として扱われる傾向が強く、製造段階からの一体管理は限定的である。さらに、日本では市場原理との整合性が重視されるため、採算性が不確実な分野では制度導入が慎重になる。一方、中国では、制度を先に導入し、その中で市場を成立させるという順序が採られている。この違いは、単なる制度設計の差ではなく、「産業をどう作るか」という戦略の違いである。

したがって、この暫定措置は、単に電池リサイクルを強化するための制度ではなく、「製品のライフサイクル全体を制度で管理し、その中で産業を成立させる」という新しいモデルの具体例と見るべきである。そしてそれは、新三様全体に広がる構造の出発点でもあるのである。

●中国で何が変わるか

- 廃棄後ではなく「製造時点から管理」が始まる
- 電池にID付与 → 全ライフサイクルを国家プラットフォームで追跡
- メーカー（電池・車両）が回収責任を負う（EPRの強化）
- 回収ルートが制度的に固定され、非正規市場を排除
- 回収量が制度で確保 → リサイクル産業が安定的に成立
- 設計段階から「分解・再利用前提」に変化
- 単なるリサイクルから「資源管理インフラ」へ転換

●日本への影響

- 中国市場に参入する企業は制度対応が必須（ID・回収責任など）
- トレーサビリティ未対応企業は競争力低下・排除リスク
- 中国主導の回収・再生材供給が国際市場に影響
- 再生リチウム・コバルト供給増 → 資源価格・調達構造に影響
- 「どの製品が適正か」という基準が中国主導で形成される可能性
- 日本の個別最適型制度では対応が遅れるリスク

●日本制度との本質的な違い

観点	中国（新制度）	日本（現行）
基本思想	資源安全保障・産業政策	環境保全・適正処理
廃棄物の位置付け	管理される資源	処理される対象
管理開始	製造段階から	廃棄段階から
トレーサビリティ	国家プラットフォームで完全追跡	限定的・部分的
責任主体	メーカー責任（強いEPR）	排出者責任中心
回収構造	制度で固定（義務化）	市場・自主回収中心
経済性	制度で補完（強制経済）	市場原理重視
技術との関係	制度が先、技術が追随	技術が先、制度が後
対象範囲	統合（電池+新三様へ展開）	個別制度で分断
国際影響	ルール形成・標準化主導	追随リスクあり

新エネルギー車両の廃棄物バッテリーのリサイクル管理および包括的利用のための暫定措置 訳文

発行時刻:2026年1月16日 11:00 出典:産業政策・規制局

(工業情報技術部、国家発展改革委員会、環境環境省、運輸省、商務省、市場規制国家管理局の命令第73号は2025年12月31日に公布され、2026年4月1日に施行されます。)

第1章 一般規定

第1条 これらの措置は、中華人民共和国の循環型経済促進法、中華人民共和国の固形廃棄物による環境汚染防止・管理法およびその他の法律および行政規則に従って策定され、新エネルギー車両用の廃棄物バッテリーのリサイクルと包括的利用の管理を強化し、資源リサイクルを促進し、環境の保護と改善を目的としています。

第2条 これらの措置は、中華人民共和国領土内で廃棄バッテリーのリサイクル、包括的利用および関連活動を実施する際に遵守されるものとする。

第3条 産業情報技術省は、廃棄物バッテリーのリサイクルおよび包括的利用に関する管理方針の策定、国家廃棄物電池リサイクルおよび包括的利用システムの構築と関連する監督・管理の調整を担当する。国家発展改革委員会、環境環境省、運輸省、商務省、市場規制国家管理局およびその他の部門は、責任区分に基づき、廃棄物のパワーバッテリーリサイクルおよび包括的利用の監督・管理を担当しています。

県レベル以上の地方自治体の産業・情報技術部門、開発改革部門、環境環境局、交通部門、商業部門、市場監督部門および地方自治体の管理部門は、それぞれの行政区域において、職務分断に従い廃棄物発電バッテリーのリサイクルおよび包括的利用の監督・管理を担当する。

第4条 産業情報技術部は、国务院関連部門と共に、新エネルギー車両パワーバッテリーの全ライフサイクルフローモニタリングおよび情報トレーサビリティ(生産、販売、保守、交換、解体、リサイクル、包括的利用)を促進するために、国家新エネルギー車両パワーバッテリーのトレーサビリティ情報プラットフォーム(以下、情報プラットフォームと呼ばれます)を設立します。

第5条 国家は廃棄物バッテリーの包括的利用のための標準システムを策定・改善し、新技術、新プロセス、新機器の実証、普及、適用を支援し、仲介業者、団体、その他の社会組織が廃棄物処理を行うことを奨励するパワーバッテリーの包括的な活用、宣伝およびコンサルティングサービス。

第6条 廃用バッテリーのリサイクル、包括的利用および関連活動に従事する際、法律、行政規則および義務基準の規定に従い、安全および環境保護の要件を完全に実施し、生産安全を確保し、再汚染を防止する。

第7条 関係産業協会は、法律、行政規則、憲章に基づき業界の自律を強化し、企業が法を遵守し、誠実に運営し、社会的責任を果たすよう指導する。

第2章 新エネルギー車両の生産とコーディング、バッテリーなど

第8条 中国で販売または使用される新エネルギー車両のバッテリーの生産または輸入は、標準化され分解が容易な設計を優先し、無毒・無害・低有害・リサイクルが容易な材料を使用すること。国家で禁止されている有害または有害な物質の使用を目的に設計されてはなりません。

第9条 中国で販売・使用される新エネルギー車両用バッテリーを生産または輸入する企業(以下、パワーバッテリー企業と総称する)は、「自動車用バッテリーコード規則」(GB/T 34014)の要件に従い、中国で販売・使用するために製造または輸入する新エネルギー車両用バッテリーをコード化しなければならない。バッテリーパックにロゴを貼り付けてください。

第10条 新エネルギー車両のバッテリーコードは独自かつ正確でなければならず、マーキングは明確で目に見え、耐久性があり、交換が容易でないものとする。

いかなる組織や個人も、新エネルギー車両のバッテリーのコードおよびロゴを悪意を持って損傷、偽造、または不正に使用してはなりません。

第11条 パワーバッテリー企業は、新エネルギー車両のパワーバッテリーコードおよび必要な分解技術情報を、関連する新エネルギー車両メーカーおよび自動車整備企業に提供しなければならない。

第12条 国家は新エネルギー車両のパワーバッテリーに関するデジタルIDカード管理システムを整備し、新エネルギー車両パワーバッテリーの製品区分、製品構成、スクラップリサイクルなどの必要な情報を含め、具体的な措置は別途定めるものとする

第13条 新エネルギー車両メーカーは、安全確保を前提に、新エネルギー車の電源バッテリーの固定および部品の接続が容易で、メンテナンスや分解が容易なものを用いなければならない

新エネルギー車メーカーは、関連する国内規則に従い、自動車整備の技術情報を迅速かつ効果的に開示しなければなりません。

第3章 廃棄バッテリーのリサイクル

第14条 パワーバッテリー企業は、中国で販売または使用のために製造または輸入された新エネルギー車両のバッテリーのリサイクル責任を負い、以下のリサイクル義務を果たすものとする。ただし、新エネルギー車両のパワーバッテリーは新エネルギー車メーカーに販売された場合は例外だ

- (1) 新エネルギー車両バッテリーが販売される省行政区において、販売量に見合ったリサイクルサービス拠点を自ら設置するか、廃棄物バッテリーリサイクルサービスを委託するものとする。
- (2) リサイクルサービス店舗の住所、連絡先情報、リサイクルリマインダー情報を公式ウェブサイトやインターネットアプリ、その他のチャンネルで目立つ位置に公開し、迅速に更新すること；
- (3) バッテリーレンタル、バッテリー交換およびその他の事業サービスに従事する企業(以下、総称バッテリー交換サービス事業者)および自動車整備事業者が引き渡す電力バッテリー企業がリサイクルする廃バッテリーの受け入れを拒否しない。

第15条 新エネルギー車製造業者は、中国で積載・販売・使用された新エネルギー車のバッテリーのリサイクル責任を負い、以下のリサイクル義務を果たすものとする。

- (1) 新エネルギー車両が販売される地道府県・市町村行政区では、自らまたは委託して販売量に見合ったリサイクルサービス拠点を設置し、廃棄物用電動バッテリーリサイクルサービスを提供すること；
- (2) リサイクルサービス店舗の住所、連絡先情報、リサイクルリマインダー情報を公式ウェブサイトやインターネットアプリ、その他のチャンネルで目立つ位置に公開し、迅速に更新すること；
- (3) 新エネルギー車両バッテリーの保守、廃棄、リサイクルに関する関連手順を公式ウェブサイトやインターネットアプリで公開・迅速に更新し、新エネルギー車両のパワーバッテリーが推奨されるスクラップ条件を満たした場合、車内情報システムやアフターサービスチャンネルを通じて新エネルギー車両利用者にリサイクル手順と要件を迅速に通知すること
- (4) 自動車整備事業者や廃車リサイクル・解体業者などから引き渡された廃用バッテリーの受け入れを拒否することは許されません。これらは新エネルギー車メーカーがリサイクルすべきものです。

第16条 リサイクルサービス施設の敷地選定、敷地建設、施設および設備、運営は、法律、行政規則、都市および農村の建設計画、環境保護、生産安全などの義務基準の規定を遵守しなければならない。

パワーバッテリー企業や新エネルギー車メーカーに対し、「自動車用パワーバッテリーリサイクル管理コード第2部:リサイクルサービス拠点」(GB/T 38698.2)の要件に従い、リサイクルサービス拠点の建設を奨励します。

第 17 条 パワーバッテリー企業または新エネルギー車両メーカーが分離または合併された場合、新エネルギー車両のバッテリーおよび新エネルギー車両の生産および運用活動を継続している企業は、本条例第 14 条および第 15 条に定められたリサイクル責任を負う。法律および行政規則で別途定める場合、その規定が優先される。

パワーバッテリー事業者または新エネルギー車両メーカーが終了した場合、廃棄バッテリーのリサイクルに関する適切な取り決めを行わなければなりません。

第 4 章 廃棄電力バッテリーの包括的利用

第 18 条 廃棄電力バッテリーの包括的利用は、法律、行政規則および資源の包括的利用、環境保護、生産安全などの義務基準を遵守しなければならない。

廃棄電力バッテリーの包括的利用に関する投資承認または申請手続きを法に則らず、環境影響評価を完了し、環境保護・安全その他の施設を建設し、汚染物質排出許可を取得するか、汚染物質排出登録手続きを経なかった場合、廃棄物発電バッテリーの包括的利用には従事しません。

第 19 条 パワーバッテリー事業者および新エネルギー車両製造業者は、本条例第 14 条および第 15 条に基づき、廃棄物バッテリーの包括的利用に従来する法律に基づき設立された廃棄電力バッテリー(以下、包括的利用事業者)に包括的な利用のために引き渡さなければならない。包括的利用の条件を満たしている場合、自らも包括的利用を行うことができる

第 20 条 バッテリー交換サービス企業、自動車整備事業者、廃車リサイクル・解体事業者は、自社企業が解体した廃棄バッテリーを包括的な利用事業者、またはリサイクル法に基づき設置されたりサイクルサービス拠点に引き渡さなければならない

第 21 条 廃車車両のリサイクルおよび解体事業者は、法律に従って新エネルギー車両のリサイクルおよび解体を行うものとする

新エネルギー車両が解体され、バッテリーが欠損した場合は車両が欠損したとみなされ、具体的な対策は別途定められます。

第 22 条 いかなる組織や個人も、電気自転車およびその他の法律、行政規則、義務的基準で禁止されている分野の廃用バッテリーを直接または処理してはならない

第 23 条 バッテリー企業および新エネルギー車両製造業者は、中華人民共和国固形廃棄物による環境汚染防止法およびその他の法律・行政規則に従い、研究開発、生産、試験の過程で発生した工業固形廃棄物に属する廃棄物バッテリーを包括的に利用しなければならない。

第 5 章 情報管理

第 24 条 関連企業は、情報プラットフォームを通じて以下の情報を速やかに提出しなければならない。

(1) 新エネルギー車メーカーおよび国内販売用新エネルギー車を輸入する企業は、新エネルギー車製品のアクセス通知または新エネルギー車の強制製品認証を取得してから 6 か月以内に、新エネルギー車のバッテリーの分解および必要な分解などの技術情報を提出しなければなりません。

(2) 中国で新エネルギー車を輸入する新エネルギー車メーカーおよび企業は、工場証明書発行または通関検査完了後 20 日以内に車両の種類、名称、ブランド、モデル、識別コード、新エネルギー車両パワーバッテリーコードなどの情報を提出しなければなりません。車両の販売日およびその他の情報を、車両の販売および許可取得後 40 日以内に提出してください。開発、生産、積み込みなどの過程で発生した廃棄パワーバッテリーが倉庫に引き渡されてから 15 日以内に出荷情報を提出してください。

- (3) パワーバッテリー企業は、開発、生産、修理の過程で発生した廃棄バッテリーが倉庫に引き渡されてから 15 日以内に出荷情報を提出しなければなりません。
- (4) バッテリー交換サービス企業は、新エネルギー車両に交換されたバッテリーの最終交換情報を、毎月 15 日までに提出しなければなりません。バッテリー交換作業中に発生した廃用電源バッテリーが倉庫に引き渡されてから 15 日以内に出荷情報を提出してください。
- (5) 新エネルギー車両メーカーと協力する自動車整備事業者は、新エネルギー車両バッテリーの保守・交換後 15 日以内に出荷情報を提出し、新エネルギー車両メーカーは交換後 40 日以内に出荷情報を提出しなければなりません。新エネルギー車メーカーと協力していない自動車整備事業者は、新エネルギー車の電源バッテリーの保守・交換後 40 日以内に出荷情報を提出しなければなりません。
- (6) パワーバッテリー企業および新エネルギー車製造業者は、リサイクルサービス拠点の設立または変更後 30 日以内にリサイクルサービス情報を送信しなければなりません。廃パワーバッテリーのリサイクル後 15 日以内に倉庫情報を提出してください。廃棄パワーバッテリーまたは単一バッテリーおよびバッテリーパックを用いて製造されたバッテリー製品の引き渡し後 15 日以内に出荷情報を提出すること。
- (7) 包括的利用企業は廃棄物発電所を受け取ってから 30 日以内に保管情報を提出しなければなりません。包括的利用製品が倉庫に引き渡されてから 30 日以内にアウトバウンド情報を提出してください。
- (8) 廃車リサイクル・解体事業者は、「廃車リサイクル管理措置実施規則」の関連規定に従い、車両解体情報および解体廃棄電力バッテリー納車情報を提出しなければなりません。

前段落で言及されたアウトバウンド情報および倉庫情報には、新エネルギー車両のバッテリーコード、ソースユニット、目的地ユニットなどの必要情報が含まれます。

本条第 1 項の要件に従い関連情報を提出する際、関連企業は新エネルギー車両のバッテリーコードが有効かどうかを確認し、提出情報の真正性について責任を負うものとする。

第 25 条 自動車整備事業者、廃車リサイクル・解体事業者、総合利用事業者は、情報プラットフォームを通じて新エネルギー車バッテリーの分解や分解などの技術情報を問い合わせることができます。

自動車整備事業者、廃車リサイクル・解体事業者、包括的利用事業者は、問い合わせた技術情報が対応する廃棄電源バッテリーの解体および解体にのみ使用されることを保証します。

第 26 条:データ処理活動を行う情報プラットフォームは、中華人民共和国サイバーセキュリティ法、データセキュリティ法およびその他の法律や行政規則の規定に従い、関連管理システムを確立・改善し、ネットワークセキュリティおよびデータセキュリティ保護義務を果たすために技術的およびその他の必要な措置を講じるものとする。

第 6 章 監督と管理

第 27 条 県級以上の人民政府の産業、情報技術、発展改革、環境環境、交通、商業、市場監督および行政部門は、廃用バッテリーのリサイクル、包括的利用および関連活動の監督・検査を強化し、以下の措置を講じる権利を有する。

- (1) 廃棄物バッテリーのリサイクル、包括的利用および関連活動場に現地検査を行うこと;
- (2) 違法と疑われる廃用電源バッテリーのリサイクル、包括的利用および関連活動の場に立ち入り、調査および証拠収集を行うこと;
- (3) 監督・検査に関する当事者・部隊・個人について問い合わせ、状況の説明を求めたり、指定された方法で監督・検査事項に関連する書類や資料の提出を要請すること;
- (4) 監督および検査対象事項に関する文書や資料の閲覧およびコピー;
- (5) 法律および行政規則によって定められるその他の措置。

第 28 条 県級以上の産業・情報技術、発展改革、生態環境、交通、商業、市場監督・管理部門は、企業関連行政検査に関する法律、行政規則、国务院の厳格な規制要求を厳格に実施し、監督・検査が法律に基づき、厳格に標準化され、公正で文明的、正確かつ効率的です。

第 29 条 県レベル以上の人民政府の産業・情報技術・開発改革・生態環境・交通・商業・市場監督・管理部門は、監督・検査において協力し合うものとする。違法行為の存在が判明し、他の関連部門が対応すべき場合は、速やかに他の関連部門に移管し、移管を受理した関係部門が迅速に対応します。

第 30 条:県レベル以上の人民政府の産業、情報技術、発展改革、生態環境、交通、商業、市場監督・管理部門およびその職員は、監督・検査の過程で得た営業秘密、個人情報および個人のプライバシーを法律に基づき機密保持する義務がある。

第 VII 章 法的責任

第 31 条 バッテリー企業が本措置第 8 条の規定に違反し、国家禁止使用リストに含まれる有害・有害物質を設計・使用した場合、市場監督管理部門は中華人民共和国循環経済促進法の規定に従い、是正を命じ、処罰するものとする。

第 32 条 以下のいずれかの行為が本条例の規定に違反した場合、郡レベル以上の地方人民政府の産業・情報技術部門が是正を命じるものとする。訂正を拒否した者は警告または 5 万元以下の罰金を科します

(1) パワーバッテリー事業者が、これらの措置の第 9 条および第 10 条の規定に従って新エネルギー車両のパワーバッテリーをコード化または貼り付けなかった場合、または悪意をもって損傷、偽造、または不正に新エネルギー車両パワーバッテリーコードおよびロゴを使用した場合;

(2) 電力バッテリー事業者が、本条例第 11 条に基づき新エネルギー車両のバッテリーのコーディングおよび分解に関する技術情報を提供しなかった場合;

(3) バッテリー企業、新エネルギー車メーカーなどは、本条例第 12 条に定められたデジタル ID カードの管理システムを実施していない。

(4) バッテリー企業および新エネルギー車両製造業者は、これらの措置の第 14 条および第 15 条に基づき廃棄バッテリーのリサイクル責任を果たしていない。

第 33 条 新エネルギー自動車メーカーが本措置第 13 条第 2 項の規定に違反し、関連する国内規則に従って自動車整備の技術情報を開示しなかった場合、交通部は中華人民共和国大気汚染防止法およびその他の関連法律、行政規則、部門規則に基づき、是正を命じ、処罰を受けなければならない。

第 34 条 本措置第 18 条の規定に違反し、廃棄バッテリーの包括的利用に従事し、法律に従って投資承認または申請手続きを経なかった者は、是正を命じられ、「企業投資プロジェクト承認および申請管理に関する規則」などの関連法令、行政規則、省庁規則に基づき処罰される。

第 35 条 本措置の規定に違反し、以下の行為を行った者は、環境保護法、中華人民共和国大気汚染防止法、水質汚染防止管理法、中華人民共和国固形廃棄物による環境汚染防止防止法およびその他の法律、行政規則、部門規則に従って、是正および処罰を命じるものとする

(1) 廃棄物バッテリーの包括的な利用に従事し、環境影響評価の完了、環境保護施設の建設、汚染物質排出許可の取得、または本措置第 18 条に基づく排出登録手続きを実施しなかったこと;

(2) 動力電池企業および新エネルギー車両製造業者は、本条例第 23 条に基づき産業用固形廃棄物に属する廃棄バッテリーを使用し、処分しない場合;

(3) 本措置の規定に違反するその他の環境違反。

第 36 条 本条例第 19 条および第 20 条に違反し、バッテリー企業、新エネルギー車両メーカー、バッテリー交換サービス事業者は、リサイクルまたは分解された廃棄バッテリーを、本条例第 19 条および第 20 条に規定さ

れていない組織または個人にリサイクルおよび包括的利用のために引き渡す場合、郡レベル以上の地方人民政府の産業・情報技術部門が是正を命じるものとする。訂正を拒否した場合、1 万元から 3 万元の罰金を科されます。

本条例第 20 条に違反した場合、自動車整備事業者または解体済み自動車リサイクル・解体事業者が、本条例第 20 条に規定されていない組織または個人に解体された廃棄物バッテリーを引き渡した場合、県レベル以上の地方人民政府交通商務部門は、職務分工および関連部門に従って是正を命じるものとする。修正を拒否した場合、10,000 元以上 30,000 元以下の罰金を科す。法律、行政規則、県規則で別途定められている場合、これらの規定が適用される

第 37 条 廃車リサイクル・解体事業が本条例第 21 条の規定に違反し、違法に廃棄された新エネルギー車両をリサイクルまたは解体した場合、管轄商務省は「廃車リサイクルに関する行政措置」などの法律、行政規則、省庁規則に従って是正を命じ、処罰されるものとする

第 38 条 本条例第 22 条に違反した場合、関係部門は職務分担に従い、中華人民共和国製品品質法およびその他の法律、行政規則、県規則に従って是正を命じ、処罰しなければなりません

第 39 条 以下の行為のいずれかが本措置の規定に違反した場合、産業・情報技術部門、開発・改革部門、環境局、交通部門、商業部門、市場監督・行政部門および郡レベルの地方人民政府のその他の部門は、職務分担に従って是正を命じるものとする。訂正を拒否した場合は、警告または罰金 3 万元以下、直接責任のある管理職およびその他の責任者には 1 万元以下の罰金が科されます。法律、行政規則、県の規則で別途定める場合、これらの規定が適用されます

(1) バッテリー企業、新エネルギー車メーカー、バッテリー交換サービス企業、自動車整備事業、廃車リサイクル・解体事業者、総合利用事業者は、関連情報の提出を拒否または虚偽の情報提出により本条例第 24 条の規定に違反している。

(2) 自動車整備事業者、廃車リサイクル・解体事業者、包括的利用事業者は、対応する廃棄物電源バッテリーの解体・解体以外の目的で解体・解体などの技術情報を用いることで、本条例第 25 条の規定に違反している。

(3) バッテリー企業、新エネルギー車メーカー、バッテリー交換サービス事業、自動車整備事業、廃車リサイクル・解体事業者、総合利用事業者は、監督・検査を拒否または妨害し、監督・検査を受ける際に詐欺を働く。

第 40 条 廃棄電力バッテリーの包括的利用および関連活動を行い、都市・農村計画、生産安全、消防管理などの法律、行政規則および義務基準に違反した者は、中華人民共和国都市農村計画法、労働安全法、防火法およびその他の法律、行政規則、部門規則に基づき、関連部門から処罰されるものとする。

第 41 条:郡レベルの地方規則、地方自治規則および地方人民政府が、本章で規定される行政罰則の実施に関する他の規定を有する場合、それらの規定が優先される。

第 42 条 包括的利用企業が本措置の規定に違反し、関連行政機関による行政処分を受ける場合、2 年以内に産業情報技術部に対して新エネルギー車両廃棄物電力バッテリーの包括的利用を産業標準条件で申請してはならない。産業情報技術省による新エネルギー車両廃棄物バッテリーの包括的利用に関する企業仕様条件の発表に含まれるものは、法律に基づき取り消される。

第 43 条 動力バッテリー企業、新エネルギー車メーカー、バッテリー交換サービス事業、自動車整備事業、廃車リサイクル・解体事業、総合利用事業者は、本条例の規定に違反し犯罪にあたり、法律に基づき刑事責任を問われる。

第 44 条:関連行政機関の職員が本条例の規定に違反し、権限を乱用し、職務を怠る、または個人的利益のための汚職に関与した場合、法律に従って処罰される。犯罪が成立した場合、刑事責任は法律に従って追及されるものとする。

第 VIII 章 補足規定

第 45 条 これらの措置における以下の用語の意味:

- (1) 新エネルギー車両のパワーバッテリーとは、新エネルギー車両の電力システムにエネルギーを供給するバッテリーを指します。
- (2) 廃棄物用バッテリーとは、研究開発、生産、試験、積み込み、保管、輸送、使用、保守、車両解体などの過程で元の使用価値を失ったバッテリーを指します。
- (3) 廃棄物バッテリーの包括的利用とは、廃棄物バッテリーの分解、粉碎、選別、精錬およびその他の処理を資源利用のために行うことを指します。

第 46 条 これらの措置で定められた「日」は自然日である。

第 47 条 中国で新エネルギー車両を輸入して販売する企業は、新エネルギー車製造業者に関する本条例の規定に従い、廃棄物バッテリーのリサイクル、包括的利用および関連活動を行わなければならない。これらの措置に他の規定がある場合、その規定が優先される。

第 48 条 本措置の実施前に新エネルギー車両製品のアクセスまたは強制製品認証が取得され、関連する新エネルギー車両製品がまだ生産・販売中である場合、新エネルギー車両のバッテリーの分解および必要な分解などの技術情報は、本措置実施後 6 か月以内に、本措置に定められた手続きに従って提出しなければならない。

第 49 条 本措置は、鉛蓄電池などの有害廃棄物バッテリーのリサイクル、包括的利用および管理には適用されません。

第 50 条 これらの措置は 2026 年 4 月 1 日に施行されます。「新エネルギー車両用バッテリーのリサイクルおよび利用管理に関する暫定措置」(工業情報技術部連傑[2018]第 43 号)、「新エネルギー車両用バッテリーのリサイクルおよび利用の追跡可能性管理に関する暫定規定」(工業情報技術部公告第 2018 号)。第 35 号、「新エネルギー車両パワーバッテリーリサイクルサービス施設の建設および運用に関する指針」(工業情報技術部 2019 年第 46 号公告)、「新エネルギー車両バッテリーの階層利用のための行政措置」(工業情報技術部【2021 年】No. 114)も同時に廃止されます。