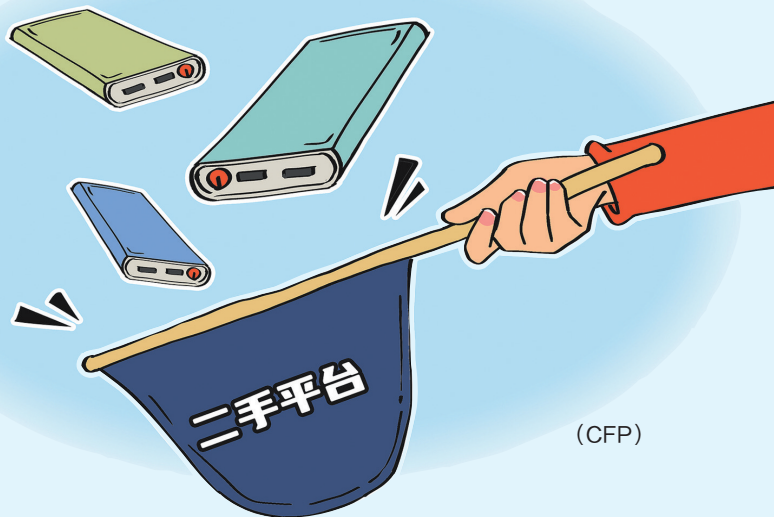


安全隐患大 回收处置难 二手交易乱

无3C认证充电宝成“烫手山芋”

没有3C认证的充电宝都去哪儿了?

近期,一场围绕充电宝的安全风暴席卷全国。罗马仕、安克创新等品牌因电芯缺陷存在自燃隐患,相继宣布召回超过120万台充电宝。几乎同步,民航局发布紧急通知,明确自今年6月28日起,禁止旅客携带无CCC认证(以下简称3C认证)标识、标识不清或被召回型号的充电宝乘坐境内航班。新规之下,一个迫切的问题摆在众多消费者面前:手中那些没有3C认证的充电宝,是否还安全?若担心其隐患,又该如何妥善处理?能否通过二手平台买卖?围绕这些问题,记者进行了调查采访。



(CFP)

A 处置困境 “泡盐水”方案惹争议

无3C认证充电宝的安全风险绝非毫无根据。记者在社交平台上检索发现,不少用户晒出自己使用的罗马仕等品牌充电宝出现鼓包、异常发热或虚电严重(显示电量充足却无法供电)等问题。

中国民航科学技术研究院的统计数据显示,仅2025年上半年,就发生了15起旅客携带充电宝在飞机上起火冒烟的事件,数量比去年同期激增近一倍。受访专家指出,这些被召回或禁飞的产品,核心问题往往出在电芯质量缺陷上,存在极高的自燃风险。

然而,当一些消费者响应召回或出于安全担忧试图退回无3C认证充电宝时,却频频在快递环节“卡壳”。

浙江杭州的王女士就遭遇了这样的困境。她购买的安克A1681型号充电宝在召回之列,品牌方寄来了防爆袋并承诺安排免费上门取件。预约当天,快递员直接以“充电宝是违禁品”为由拒收。王女士尝试联系多家快递公司,均得到同样的答复。

记者此前咨询了顺丰、申

通、圆通、中通、韵达、邮政、京东七家主流快递公司,其中六家明确表示个人无法邮寄充电宝。唯一有条件接收的快递公司,也设置了严格的限制(容量≤2万毫安、无破损、非召回型号、有3C标识等)。

更令人忧心的是部分品牌提出的替代方案。有消费者被告知,若快递无法揽收,可自行将充电宝浸泡盐水24小时,拍照上传后即可获得退款。

记者致电罗马仕、安克官方客服,得到的回复是:如果产品在召回范围内,且快递无法揽收,消费者可以按提示自行做无害化处理,随后登记退款。

上述方案在社交平台上引发争议,主要聚焦两点:一是转嫁环保风险——锂电池泡水后仍是危险废物,含重金属的盐水未经处理排入下水道将污染水源,应由企业通过专业渠道进行无害化处理;二是漠视用户安全——消费者缺乏专业知识和防护设备,操作中若发生漏电、短路甚至起火,后果不堪设想。

有业内人士坦言,对于充电宝这类小型锂电池的回收处理,目前确实存在行业规范空白。

B 回收难题 随意丢弃隐患重重

无法邮寄,自行处理又充满风险,许多消费者手中的问题充电宝成了无处安放的“定时炸弹”。

北京航空航天大学法学院副教授王琦提醒道,若将这些充电宝随意丢弃进普通垃圾堆,在垃圾压缩过程中一旦外壳破裂导致内部短路,极有可能引发火灾。此外,废弃锂电池中的重金属,如钴、锂、镍等,渗入土壤和地下水,将造成严重的环境污染。

与此同时,当前无3C认证充电宝回收体系远未完善。

西南政法大学公法研究中

心执行主任杨尚东指出,品牌方的召回往往仅限于特定型号,大量不在召回名单但同样无认证或存在隐患的产品缺乏处理渠道。社区设置的有害垃圾桶数量有限,尤其在三、四线城市覆盖率低,且后续分类处理能力薄弱。专业回收机构则面临公众投放意识低、回收量少、处理成本高等问题,难以形成规模效应。

“回收效率低下的核心在于没有形成有效体系,生产者作为责任主体的回收体系建设滞后。”杨尚东说。

C 二手交易 安全无保障维权难

正当一些消费者为处置手中无3C认证的充电宝发愁时,二手交易平台上却悄然兴起一股“充电宝盲盒”的热潮。这些“充电宝盲盒”充满噱头:“随机发2至3个”“机场安检尾货”“特殊渠道”……

记者注意到,在卖家展示的商品页,这些充电宝品牌、成色各不相同,被一个大箱子装在一起。售价远低于市场价,通常在十几元至三十元之间,甚至还有论斤售卖的,价格低至7元一斤。

一些卖家宣称货源来自机场拦截回收,保证“功能正常”,只是没有3C认证无法登机。

但记者调查发现,所谓“机场货源”疑点重重。部分机场明确否认拦截充电宝会回流市场,表示将统一销毁或移交专业机构处理。

有业内人士透露,更多卖家是趁机将积压的劣质库存贴上“安检尾货”标签当噱头。

购买这些“盲盒”的消费者则反馈问题多多,“全是虚电”“轻微鼓包”“充电特

别慢”等评价屡见不鲜,而卖家通常标注“不接受退货”或仅模糊承诺“有质量问题补发”。当买家寻求售后时,一些卖家往往推诿搪塞,甚至直接注销账号消失。

对于此类现象,受访专家指出,自2024年8月1日起,任何以营利为目的、持续性的销售行为(包括二手平台上的商家),都必须确保所售充电宝通过3C认证并标识清晰。无3C认证的二手充电宝,禁止在平台进行经营性销售。

王琦解释,判断是否为“经营行为”,关键看是否以营利为目的、长期批量销售或具有“多库存”“七天无理由”等商业特征。个人偶尔转让自用闲置充电宝(非营利、少量)则不受此规直接禁止,但一些已被撤销认证、明确召回的特定品牌产品,二手平台已普遍禁售。消费者若从个人卖家处购买到有问题的二手充电宝,维权将异常艰难,难以适用消费者权益保护法主张惩罚性赔偿,通常只能尝试要求退货退款。

D 出路何在 多方合力保障安全

面对无3C认证充电宝带来的安全、处置、回收和市场监管难题,受访专家一致呼吁需要政府、企业、平台、机场等多方协同发力。

——企业须担主责。在王琦看来,生产厂商是缺陷产品召回的责任主体,应承担全部费用,主动建立便捷的多元化回收点,如依托线下门店、服务中心等,并确保无害化处理。同时应优化召回流程,解决消费者退货的物流障碍,摒弃“泡盐水”等不负责任的方案。

——机场完善服务。王琦认为,各机场应统一暂存标准,如建议免费暂存7天,之后至30天按统一标准收费,并与物流公司协作开通安全的“无3C认证充电宝陆运专线”,妥善处置超期滞留或旅客自弃的产品;增设共享充电桩也能减少旅客携带充电宝的需求。

——政府强化监管与引导。杨尚东指出,有关部门需尽快填补小型锂电池回收的法规空白,对专业回收企业给予补贴支持,并通过权威渠道发布清晰的充电宝合规查询和处理指南;应督促并强制生产者建立产品全生命周期追溯体系。

——平台严把关。王琦建议,二手交易平台必须履行审核义务,要求经营性商家提供所售二手充电宝的3C认证证明,对无证销售、问题商品及时下架处理,否则需承担连带责任。

——健全回收网络。杨尚东认为,构建“线上+线下”融合的回收网络势在必行,线上可接入支付平台环保入口、电商以旧换新;线下则需加强与社区、便利店、驿站等合作布点,由专业机构定期清运。

受访专家指出,民航局对无3C认证充电宝的禁令,是捍卫航空安全的重要一步,但这只是起点。市场监管部门需以此为契机,从源头完善充电宝行业标准与监管规则,推动产品质量升级,并建立保护消费者权益的长效机制,真正编织起一张系统性的“安全网”,将隐患扼杀于未然。对于普通消费者而言,当务之急是停止使用无3C认证或存在质量隐患的充电宝,优先通过品牌官方渠道协商处理,切勿随意丢弃或贪图便宜购买来源不明的二手“充电宝盲盒”,发现问题可及时向市场监管部门举报。

(《法治日报》赵丽)