



제429회 국회(정기회)
제6차 국토교통위원회

자동차관리법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈사용후 배터리에 대한 성능평가 도입 등〉
■ 송기현의원 대표발의(의안번호 제2212740호)

2025. 11.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 임 종 수

목 차

□ 송기현의원 대표발의(제2212740호)	1
I. 제안경위	1
II. 제안이유 및 주요내용	1
III. 검토의견	2
1. 총괄 검토의견	4
2. 사용후 배터리의 성능평가 도입 등(안 제2조, 제35조의13)	10
3. 성능평가대행자의 지정 및 취소 등(안 제35조의14)	18
4. 재제조사업자의 등록(안 제32조의2, 제35조의15)	21
5. 배터리 장착시 판매·운행 전 안전검사 도입 등(제30조의3, 제35조의16)	27
6. 사용후 배터리의 취급(제35조의17)	32
7. 사용후 배터리 등의 이력관리시스템 구축 및 운영, 사용후 배터리 등의 정보제공(안 제35조의18 및 제35조의19)	36
8. 과징금, 벌칙, 과태료 등(제74조, 제81조, 제84조)	45
9. 부칙	51

□ 송기현의원 대표발의(의안번호 제2212740호)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 송기현의원 등 11인
2. 제 안 일 : 2025. 9. 05.
3. 회 부 일 : 2025. 9. 08.

II. 제안이유 및 주요내용

제안이유

2025년 6월 기준 우리나라의 전기차 등록대수는 77만 5천대로 2019년 9만대 대비 약 8.6배 증가하는 등 친환경 자동차가 지속적으로 확대되고 있음. 이에 따라 사용이 종료된 전기차 배터리를 재이용하는 등 자원순환의 중요성도 점차 부각되고 있으나, 현행법은 사용후 배터리에 대한 잔존성능 평가, 안전관리 등 제도가 부재하여 새로운 산업 분야에 대한 안정적인 육성과 지원이 곤란한 상황임.

이에 전기차 배터리 등으로 사용됐던 배터리의 잔존성능을 평가하고 평가 결과를 바탕으로 배터리를 전기차용 배터리로 재제조하거나, 전기차 외 용도로 재사용 또는 금속 등을 추출하여 재활용할 수 있도록 성능평가 제도를 도입하고, 전기차 배터리로 재제조된 배터리의 안

전한 이용을 위한 안전검사의 도입 및 운송·보관 기준의 마련 등 사용후 배터리의 안전성 확보와 산업 육성을 위한 제도적 기반을 마련하여 순환경제를 통한 탄소중립 확대를 도모하려는 것임.

주요내용

가. “사용후 배터리” 및 “재제조 배터리”의 법률적 정의를 규정하여 개념을 명확히 함(안 제2조 제1호의8 및 제1호의9 신설).

나. 전기자동차등의 소유자가 사용후 배터리를 전기자동차등에서 분리하려는 경우 분리하기 전 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 배터리 성능 및 안전에 관한 평가를 받고 사용후 배터리를 재제조, 재사용, 재활용 등급으로 구분하도록 함(안 제35조의13 신설).

다. 한국교통안전공단을 성능평가대행자로 지정하고 국토교통부령으로 성능평가대행에 필요한 시설·장비 기준, 지정 절차 및 취소요건 등 필요한 사항을 정하도록 위임함(안 제35조의14 신설).

라. 전기자동차등의 판매자와 소유자는 재제조 배터리가 장착된 전기자동차등을 판매하거나 재제조 배터리를 장착하여 운행하려는 경우 판매 및 운행 전에 국토교통부장관에게 안전검사를 받도록 규정함(안 제35조의16 신설).

마. 사용후 배터리를 보관 또는 운송 등을 하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 시설, 장비 등을 갖추고 국토교통부령으로 정하는 방법에 따라 보관 또는 운송 등을 하도록 규정함(안 제35조의17 신설).

Ⅲ. 검토의견

1. 총괄 검토의견

가. 입법 배경 및 개정안의 취지

최근 국내에 전기자동차의 보급이 확대됨에 따라 2024년말 기준 국내에 등록된 전기자동차는 약 68만 4,244대로, 이는 2019년 8만 9,918대에 비해 7배 이상 증가하였음.

< 연도별 전기자동차 등록대수 현황 >

(단위: 대)

구분	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
전기자동차 등록대수 (누적)	89,918	134,962	231,443	389,855	543,900	684,244

자료 : 국토교통부 보도자료(2025. 1. 22.)

이에 따라 전기자동차에 장착되는 배터리 사용량 또한 증가하고 있고 사용이 종료된 배터리(이하 “사용후 배터리”라 함)의 배출 또한 지속적으로 증가하여 2030년경에는 10만개 이상의 사용후 배터리¹⁾가 배출될 것으로 전망되고 있음.

1) 사용후 배터리는 자원재활용을 통한 핵심광물의 회수 및 새로운 배터리 생산비용 절감 등 산업적 가치가 높아 해외 주요국에서도 적극적으로 산업 육성을 추진하고 있음.

EU는 배터리의 생산부터 재사용·재활용에 이르는 배터리 전체 수명 주기에 관해 규제하고 배터리 안전성과 지속가능성을 확보하는 배터리법을 2024년 시행하였고, 미국은 폐배터리 추출 광물을 북미에서 재가공할 시 보조금 혜택을 주는 등 배터리 재활용 산업을 육성하고 있음.(김민정, 「폐배터리 순환경제 동향과 시사점」, 한국소비자원, 2024(pp7-9.)

< 연도별 사용후 배터리 배출 현황 및 전망 >

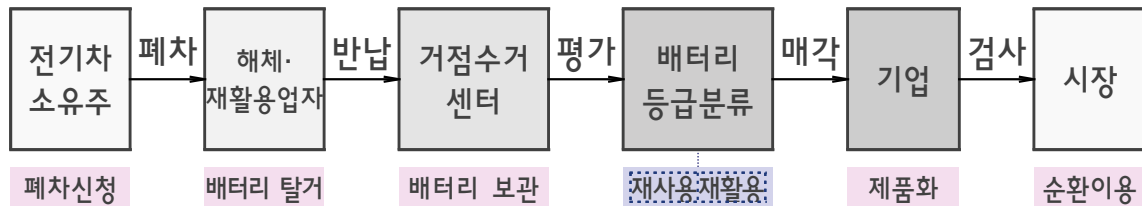
(단위: 개)

구분	2023	2025	2029	2030
사용후 배터리 배출량	2,355	8,321	78,981	107,500

자료 : 정부, 「사용후 배터리 산업 육성을 위한 법·제도·인프라 구축방안」, 2024.

사용후 배터리에 대한 관리제도로는 2021년 이전까지 등록된 전기차에 대해서는 사용이 종료된 배터리를 지자체로 반납하도록 하고 있음.²⁾ 반납대상 배터리는 자동차해체·재활용업자를 통해 폐배터리 거점수거센터(한국환경공단 산하)로 반납되어 재사용·재활용으로 등급을 구분³⁾하여 기업에 매각하고 있음.

< 현행 반납대상 사용후 배터리의 처리 절차 >



주 1) 거점수거센터는 「전기·전자제품 및 자동차의 자원순환에 관한 법률」 제20조의4에 따른 미래폐자원 거점수거센터를 말함.

주 2) 非반납대상 배터리는 폐차장에서 탈거 후 거점수거센터 및 등급분류 없이 시장에 매각 중
자료: 국토교통부

그런데 2021년 이후 등록된 전기차에 대해서는 민간 차원의 폐배터리

2) 「대기환경보전법」(법률 제17326호, 2020. 5. 26.)

제58조(저공해자동차의 운행 등) ⑤ 소유자는 해당 자동차 및 건설기계의 폐차 또는 수출 등을 위하여 자동차 및 건설기계의 등록을 말소하고자 하는 경우(전기자동차를 수출하기 위하여 자동차 등록을 말소하거나, 건설기계 엔진을 전기모터로 교체하는 경우는 제외한다) 환경부령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 장치 및 부품 등을 해당 지방자치단체의 장에게 반납하여야 한다. 이 경우 국가나 지방자치단체는 장치 및 부품 등의 반납에 드는 비용의 일부를 예산의 범위에서 지원할 수 있다.

3. 제3항에 따라 경비를 지원받은 자동차(제3항제1호·제4호 및 제6호에 따라 경비를 지원받은 천연가스자동차는 제외한다)로서 환경부령으로 정하는 자동차의 배터리, 그 밖의 장치·부품

3) 한국환경공단 「미래폐자원 거점수거센터 전기자동차 폐배터리 성능평가 업무처리 지침」

재사용·재활용 활성화를 도모하기 위해 배터리를 반납할 의무가 없어졌고⁴⁾, 이에 반납대상이 아닌 배터리의 경우 별도의 공식적인 평가절차 없이 시장에서 자율적으로 거래되고 있어 사용후 배터리를 체계적으로 관리할 수 있는 제도가 마련되어 있지 않은 상황이며, 특히 전기자동차에 다시 장착할 수 있는 수준(재제조)인지 여부를 판단할 수 있는 기준이 마련되어 있지 않음.

이와 관련하여 정부는 2024년 7월 사용후 배터리 활용에 관한 종합대책인 ‘사용후 배터리 산업 육성을 위한 법·제도·인프라 구축방안’을 통해, 사용후 배터리를 체계적으로 관리하기 위하여 성능평가를 통해 전기차 배터리로 재조립할 수 있는 재제조 등급을 구분하고 재제조 사업자들에 대한 등록체계 등을 마련하기로 발표하였음.⁵⁾

이에 개정안은 전기자동차 등에 장착된 배터리의 사용이 종료되는 경우 배터리의 성능평가를 통해 재제조, 재사용, 재활용으로 등급을 구분하고, 배터리 재제조를 위한 사업자 등록 및 재제조 배터리가 장착된 자동차에 관한 안전 관리체계를 마련하려는 것임.

4) 「대기환경보전법」(현행)

제58조(저공해자동차의 운행 등) ⑤ 소유자는 해당 자동차 및 건설기계의 폐차 또는 수출 등을 위하여 자동차 및 건설기계의 등록을 말소하고자 하는 경우(건설기계 엔진을 전기모터로 교체하는 경우는 제외한다) 기후에너지환경부령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 장치 및 부품 등을 해당 지방자치단체의 장에게 반납하여야 한다. 이 경우 국가나 지방자치단체는 장치 및 부품 등의 반납에 드는 비용의 일부를 예산의 범위에서 지원할 수 있다.

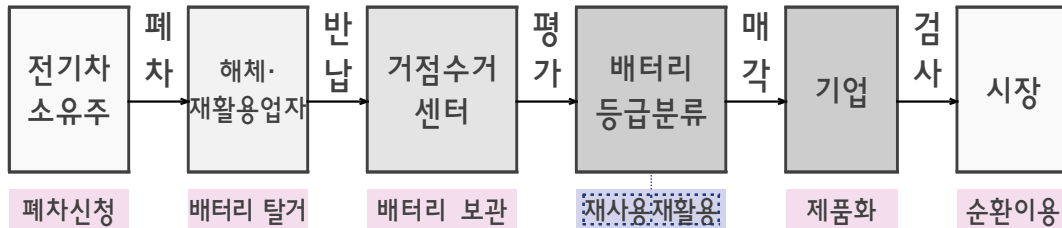
3. 삭제

5) 관계부처 합동, 「사용후 배터리 산업 육성을 위한 법·제도·인프라 구축방안」, 정부 보도자료, 2024. 7. 10.

< 전기차 사용후 배터리 순환이용 체계도 >

※ : 신규 도입 예정

□ **현행** * 반납대상 배터리('20년까지 등록된 보조금 지급차량, 수출말소 차량 제외)



※ 非반납대상 배터리는 폐차장에서 탈거 후 공식적 평가 없이 시장에 매각 중

□ **향후**

○ **반납대상 배터리**



* 반납대상 배터리 성능평가 용량확대(現: 1~2대/일 → 향후 150대/일) 및 자동평가시스템 도입

※ 반납대상 배터리의 재제조 등급분류를 위한 국토부 성능평가기준 활용방안은 추후 구체화

○ **非반납대상 배터리**



< 사용후 배터리 용어 정리 >

- **사용후 배터리** : 전기차 또는 에너지저장장치(ESS) 등에서 탈거되어 사용종료된 배터리
- **재제조** : 전기차 사용후 배터리의 부속품을 교체·수리하여 전기차 배터리로 재조립
- **재사용** : 사용후 배터리의 부속품을 교체·수리하여 ESS 등 기타 용도로 재조립
- **재활용** : 사용후 배터리를 파·분쇄하여 리튬, 코발트, 니켈 등 유가금속을 추출

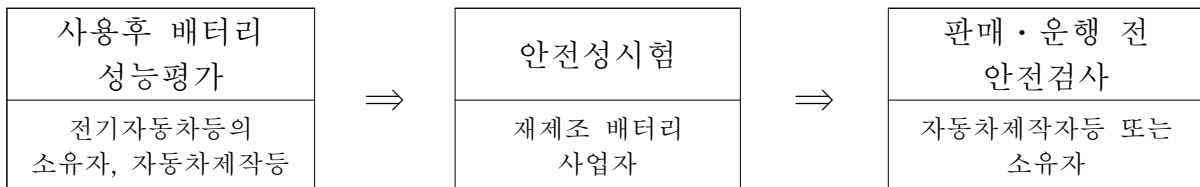
자료 : 「사용후 배터리 산업 육성을 위한 법·제도·인프라 구축방안」

나. 총괄 검토의견

개정안은 사용후 배터리의 재제조·재사용·재활용 등급분류를 통해 적절한 활용을 유도하고, 재제조 사업자의 등록제도 및 재제조 배터리 장착시 안전검사 등의 안전관리 체계를 마련함으로써 사용후 배터리 산업을 체계적으로 육성하기 위한 제도적 기반을 구축한다는 측면에서 필요한 입법으로 보임.

다만, 개정안에 따른 경우 재제조 배터리를 차량에 장착하기 위해서는 국토교통부장관이 실시하는 사용후 배터리에 대한 성능평가를 거친 후 재제조 배터리 사업자의 안전성시험을 거쳐 국토교통부장관에게 배터리가 장착된 차량의 유통 전 안전검사를 거쳐야 할 것임.

< 개정안에 따른 재제조 배터리에 대한 안전성 검사 체계 >



따라서 재제조 배터리 성능평가, 안전성시험, 안전검사 등의 과정이 과도한 규제로 작용하지 않고 효율적으로 이루어질 수 있도록 절차 간 연계 등을 면밀하게 설정할 필요가 있어 보임.

또한, 개정안이 통과될 경우 지방자치단체의 장에게 반납하는 배터리6)의 경우 현행과 같이 기후에너지환경부 산하의 미래폐자원 거점수

거센터를 통해 성능평가 및 매각이 이루어짐에 따라 사용후 배터리에 대한 성능평가가 이원적으로 운영될 것으로 예상되는데,⁷⁾ 사용후 배터리 성능평가의 신뢰성, 성능평가 기준의 통일성 확보 측면에서 전기자동차 등에 장착되어 사용이 종료된 배터리에 대한 성능평가를 일원화하는 방안에 대한 검토가 필요할 것으로 보임.

6) 2021년 이전 등록된 자동차에 장착된 배터리

7) 「전기·전자제품 및 자동차의 자원순환에 관한 법률」

제20조의4(미래폐자원 거점수거센터의 설치·운영) ① 기후에너지환경부장관은 전기자동차 폐배터리, 태양광 폐패널 및 2차 전지가 포함된 환경부령으로 정하는 폐기물(이하 이 조에서 “폐배터리등”이라 한다)의 회수·보관·재활용을 위한 미래폐자원 거점수거센터(이하 이 조에서 “거점수거센터”라 한다)를 설립할 수 있다.

② 거점수거센터는 다음 각 호의 업무를 수행할 수 있다.

1. 폐배터리등의 회수·보관·재활용에 관한 업무

2. 폐배터리등의 성능평가 및 매각에 관한 업무

3. 폐배터리등의 재활용 촉진을 위한 통계조사 및 연구개발에 관한 업무

③ 기후에너지환경부장관은 거점수거센터의 설치 및 운영에 필요한 비용의 전부 또는 일부를 예산의 범위에서 지원할 수 있다.

④ 제1항부터 제3항까지에서 규정한 사항 외에 거점수거센터의 설치·운영에 관하여 필요한 사항은 기후에너지환경부령으로 정한다.

2. 사용후 배터리의 성능평가 도입 등(안 제2조, 제35조의13)

개정안은 사용후 배터리 및 재제조 배터리의 정의를 마련하고, 사용 후 배터리에 대한 성능평가를 도입하려는 것임.

현행	개정안
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.	제2조(정의) ----- -----.
1. ~ 1의7. (생략)	1. ~ 1의7. (현행과 같음)
<신설>	1의8. “사용후 배터리”란 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 전기자동차, 같은 법 제2조제5호 및 제6호에 따른 하이브리드자동차와 수소전기자동차(이하 “전기자동차등”이라 한다)에 장착되어 그 사용이 종료된 구동축전지를 말한다.
<신설>	1의9. “재제조 배터리”란 제35조의13에 따른 성능평가 결과 재제조 등급으로 평가된 사용후 배터리를 그 부속품 교체 등 수리를 거쳐 제작·조립한 전기자동차등의 구동축전지를 말한다.
2. ~ 14. (생략)	2. ~ 14. (현행과 같음)
<신설>	제3장의4 사용후 배터리 등의 안전관리
<신설>	제35조의13(사용후 배터리에 대한 성능평가) ① 전기자동차등의 소유자(제13조제2항에 따라 자동차해체재활용

업자가 전기자동차등의 소유자를 갈
음하여 말소등록을 신청한 경우에는
그 자동차해체재활용업자를 말한다)
는 사용후 배터리를 전기자동차등으
로부터 분리하려는 경우에는 이를 분
리하기 전에 국토교통부령으로 정하
는 바에 따라 국토교통부장관이 실시
하는 사용후 배터리의 성능 및 안전
에 관한 평가(이하 “성능평가”라 한
다)를 받아야 한다. 다만, 법률 제177
97호 대기환경보전법 일부개정법률
부칙 제8조에 따라 전기자동차의 소
유자가 해당 자동차의 배터리를 지방
자치단체의 장에게 반납하는 경우에
는 그러하지 아니하다.

② 제1항 본문에도 불구하고 다음 각
호의 어느 하나에 해당하는 경우에는
해당 호에서 정하는 자가 성능평가를
받아야 한다. 이 경우 전기자동차등
으로부터 사용후 배터리를 분리한 후
성능평가를 받을 수 있다.

1. 제31조제1항 또는 제3항에 따른 제
작 결함의 시정으로 구동축전지가
회수된 경우: 자동차제작자등
2. 제32조의2제1항제1호에 따른 무상
수리로 구동축전지가 회수된 경우:
자동차제작자등
3. 자동차사고 등으로 해당 구동축전
지가 더 이상 전기자동차등에 사용
되지 아니한 경우(보험회사가 보험
금액의 전부를 지급하여 해당 보험

의 목적에 대한 권리를 취득한 경우에 한정한다): 보험회사

4. 전기자동차등의 소유자가 구동축전지를 교환하여 해당 구동축전지가 더 이상 전기자동차등에 사용되지 아니한 경우: 전기자동차등의 소유자

③ 국토교통부장관은 제1항 및 제2항에 따라 성능평가를 할 때에는 사용후 배터리의 성능 및 안전성을 국토교통부장관이 산업통상자원부장관 및 환경부장관과 협의하여 정하는 기준에 따라 다음 각 호의 구분에 따른 등급으로 구분하여야 한다.

1. 전기자동차등의 구동축전지 용도로 사용 가능한 경우: 재제조 등급

2. 전기자동차등의 구동축전지의 용도가 아닌 전기에너지를 저장하는 축전지 또는 이와 유사한 기능을 하는 전기에너지 저장매체로 용도로 사용 가능한 경우: 재사용 등급

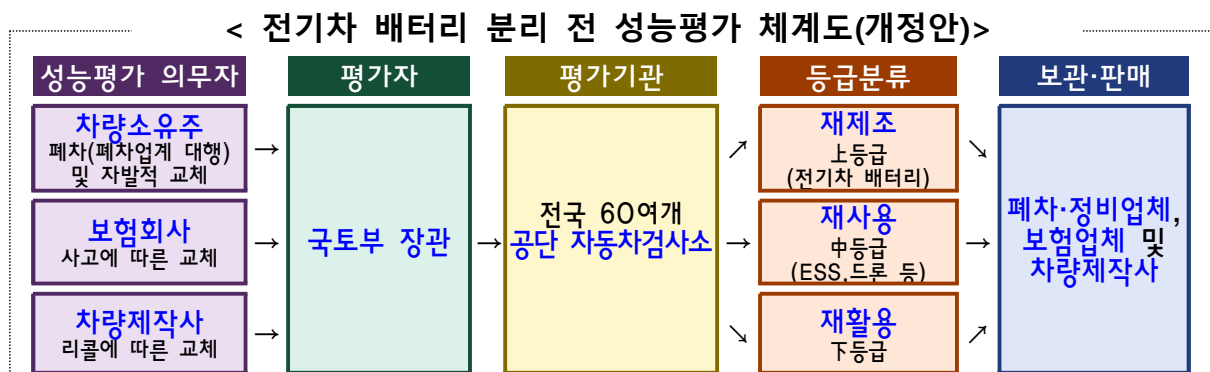
3. 전기에너지를 저장하는 축전지 또는 이와 유사한 기능을 하는 전기에너지 저장매체로도 사용할 수 없는 경우: 재활용 등급

④ 누구든지 성능평가 결과를 위조하거나 변조하여서는 아니 된다.

⑤ 제3항에 따른 성능평가의 구체적인 기준 및 절차 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

가. 검토의견

개정안에 따른 경우 전기자동차등의 소유자, 자동차제작자등, 보험회사는 국토교통부장관으로부터 성능평가를 받아야 하고, 실제 평가는 한국교통안전공단이 대행하며 등급은 재제조, 재사용, 재활용 등급으로 분류됨.



자료: 국토교통부

개정안에 따른 사용후 배터리에 대한 성능평가는 잔존성능 및 안전성에 따라 재제조, 재사용, 재활용 용도에 맞게 활용할 수 있도록 한다는 점에서 사용후 배터리 관리 및 활용 체계 구축에 필수적으로 수반되는 조치라 할 수 있고, 자동차에 배터리가 탑재된 상태에서 배터리 성능평가를 함으로써 배터리를 분리하였을 때보다 성능평가 소요시간을 단축⁸⁾할 수 있도록 한다는 점에서 입법 필요성이 인정됨.

8) 기존에는 자동차 해체·재활용업체를 통해 탈거 후 평가를 함에 따라 시간 및 비용이 소요되었음.

다만, 개정안에 대해서는 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있어 보임.

첫째, 개정안에 따른 경우 이 법의 적용을 받는 사용후 배터리는 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 전기자동차, 같은 법 제2조제5호에 따른 하이브리드자동차, 같은 법 제6호에 따른 수소전기자동차(이하 “전기자동차등”이라 한다)에 장착되어 그 사용이 종료된 구동축전지를 말함.

국토교통부에 따르면 자동차별 배터리 용량은 전기자동차의 경우 평균 50~84kWh의 배터리가 장착되며, 일반 하이브리드자동차는 1.3kWh, 플러그인하이브리드 자동차는 18kWh, 수소전기차는 약 2kWh의 배터리가 장착되고 있음.

그런데, 엄태영의원이 대표발의한 「자동차관리법 일부개정법률안」에서는 전기자동차 및 하이브리드자동차에 장착되어 그 사용이 종료된 구동축전지를 사용후 배터리로 정의하고 있는 반면,

구분	사용후 배터리 정의
엄태영의원안	「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 <u>전기자동차</u> 및 같은 법 제2조제5호에 따른 <u>하이브리드자동차</u> 에 장착되어 그 사용이 종료된 구동축전지
송기현의원안	「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 <u>전기자동차</u> , 같은 법 제2조제5호 및 제6호에 따른 <u>하이브리드자동차</u> 와 <u>수소전기자동차</u> 에 장착되어 그 사용이 종료된 구동축전지

박형수위원이 대표발의한 「사용후 배터리의 관리 및 산업육성에 관한 법률안」에서는 개정안과 같이 사용후배터리의 범위를 전기자동차·하이브리드자동차·수소전기자동차에 탑재된 후 사용이 종료된 배터리로 규정하고 있음.

이에 대해 국토교통부는 정부의 친환경차 보급 확산 기조에 따라 하이브리드·수소차 배터리도 향후 사용후 배터리로 대량 공급이 예상되고, 배터리를 활용한 새로운 구동 기술⁹⁾이 개발 중인 현황을 고려하여 정책 여건 변화에 선제적으로 대응하기 위해 하이브리드·수소차의 사용후 배터리도 대상에 포함할 필요가 있다는 입장임.

한편, 한국자동차해체재활용업협회에서는 하이브리드·수소차 배터리는 소용량, 규격 다양성, 성능저하 등으로 인해 재제조·재사용 실익이 적고 행정 부담과 국민 부담만 가중시키게 되므로, 현 단계에서는 전기차 배터리로 한정하고 향후 경제성이 입증될 경우 대상 확대를 논의하는 바람직하다는 의견을 제출하였음.

또한 자동차모빌리티산업협회에서도 하이브리드·수소차 배터리는 재이용 가치가 낮고, 성능평가 시설의 용량을 감안할 시 전기차 배터리로만 한정할 필요가 있다는 의견을 제시하였음.

9) EREV(Extended Range Electric Vehicle) : 엔진에서 만든 전기를 활용하여 모터로만 구동하는 하이브리드 자동차의 일종으로 전기차 대비 배터리 용량은 50% 수준(기존 하이브리드 배터리 용량은 전기차 대비 5% 미만)

이에 사용후 배터리 성능평가 제도의 적용범위에 대하여 자원의 재 활용 측면, 저용량 배터리 활용의 경제성 등을 종합적으로 고려하여 결정할 필요가 있어 보임.

둘째, 개정안 제35조의13제2항제3호에서는 자동차사고 등으로 해당 구동축전지가 더 이상 전기자동차등에 사용되지 아니한 경우(보험회사가 보험금액의 전부를 지급하여 해당 보험의 목적에 대한 권리를 취득한 경우에 한정한다) 성능평가를 받아야 할 주체로 ‘보험회사’를 규정하고 있음.

이는 자동차사고 등으로 배터리가 교체되어 보험회사가 피보험자에게 배터리 교체에 대한 보험금을 지급한 경우, 보험회사가 기존 배터리(보험목적)에 대한 권리¹⁰⁾를 취득하여 권리행사의 주체가 되므로 성능평가의 신청 주체를 보험회사로 명시한 것으로 보임.

이에 대해 국토교통부는 보험회사가 성능평가 수수료를 지급하게 된다면 이로 인한 보험료 인상을 내연기관 차주도 부담하는 구조¹¹⁾가 될 수 있어 성능평가 주체에 보험회사를 제외할 필요가 있다는 입장임.

10) 「상법」 제681조(보험목적에 관한 보험대위) 보험의 목적의 전부가 멸실한 경우에 보험금액의 전부를 지급한 보험자는 그 목적에 대한 피보험자의 권리를 취득한다. 그러나 보험금액의 일부를 보험에 붙인 경우에는 보험자가 취득할 권리는 보험금액의 보험가액에 대한 비율에 따라 이를 정한다.

11) 현재 자동차보험은 내연기관차, 전기차로 구분하여 보험료 산정·부과가 곤란함

손해보험협회는 현재 자동차보험은 내연기관차·전기차 구분 없이 가입되어 운영 중이고, 보험사가 배터리 성능평가 시 의뢰비용 등이 필연적으로 수반되고, 이 비용은 보험료를 함께 부담하는 내연기관 차주에게도 전가되는 문제점이 발생하므로, 성능평가 주체에서 보험회사는 제외할 필요가 있다는 의견을 제출함.

따라서 성능평가를 받아야 할 주체로 보험회사를 규정하는 것은 현재 자동차보험의 차종(내연차, 전기차) 구분 없는 보험료 산정 구조, 보험계약자 간 형평성 등을 종합적으로 고려하여 결정해야 할 것으로 보임.

3. 성능평가대행자의 지정 및 취소 등(안 제35조의14)

개정안은 사용후 배터리에 대한 성능평가대행자의 지정 및 취소 등에 관하여 규정하려는 것임.

현행	개정안
<신설>	제35조의14(성능평가대행자의 지정 및 취소 등) ① 국토교통부장관은 한국교통안전공단을 성능평가를 대행하는 자(이하 “성능평가대행자”라 한다)로 지정하여 구동축전지 성능평가와 그 결과의 통지를 대행하게 할 수 있다. ② 성능평가대행자의 시설·장비 등의 기준 및 지정 절차 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다. ③ 국토교통부장관은 성능평가대행자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그 지정을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 업무의 전부 또는 일부의 정지를 명할 수 있다. 1. 업무와 관련하여 부정한 금품을 수수하거나 그 밖의 부정한 행위를 한 경우 2. 제2항에 따른 성능평가대행자의 시설·장비 등의 기준을 충족하지 못하게 된 경우

현행	개정안
	3. <u>자산상태의 불량 등의 사유로 그 업무를 계속하는 것이 적합하지 아니하다고 인정될 경우</u> 4. <u>그 밖에 성능평가와 관련하여 국토교통부령으로 정하는 사항을 준수하지 아니한 경우</u>

가. 검토의견

개정안은 성능평가대행자를 한국교통안전공단으로 지정하고, 성능평가대행자가 업무와 관련하여 부정한 금품을 수수하거나 그 밖에 부정한 행위를 한 경우 등으로 업무를 계속하는 것이 적합하지 아니한 경우에 지정을 취소하거나 업무정지를 할 수 있도록 규정하고 있는데, 이는 부정행위 등을 한 성능평가대행자에 대한 행정처분의 근거규정을 마련하는 것으로 필요한 입법으로 보임.

다만, 개정안에서는 성능평가대행자를 한국교통안전공단으로만 규정하고 있는데, 향후 성능평가 대상 배터리 물량이 증가할 것으로 예상되는 점, 성능평가 정착 시 성능평가 대행자 추가 지정 필요성 등을 고려할 때 하위법령에서 성능평가대행자를 추가 지정할 수 있도록 하는 방안을 고려할 필요가 있어 보임.

나. 관계 기관 및 단체 의견

1) 국토교통부

자동차 안전관리에 전문성을 갖춘 한국교통안전공단을 성능평가대행자로 지정하고, 국토부장관이 지정 취소와 업무 정지 등을 명할 수 있는 개정안에 동의함.

2) 한국자동차해체재활용업협회

현재와 같이 한국교통안전공단만 지정할 경우, 물량 급증으로 인한 병목현상과 국민 불편, 행정 지연이 불가피함. 자동차해체재활용사업자 및 협회를 성능평가 대행자로 함께 지정해야 현장에서 원스톱 처리가 가능하고, 검사 신뢰성도 협회 인증체계로 담보할 수 있음. 이는 민간 재활용 생태계의 조기 정착과 발전을 위해 반드시 필요한 사항임.

3) 한국수입자동차협회

보다 수월한 성능평가 수행을 위해 자동차종합검사지정사업자를 운영하는 것과 같이 일정규모 이상의 성능평가시설, 장비, 인력 등 국토부의 기준을 만족하는 사업자로 하여금 성능평가를 하도록하는 것이 필요할 것으로 사료 됨.

4. 재제조사업자의 등록(안 32조의2, 제35조의15)

개정안은 전기자동차등의 사용후 배터리를 재제조 배터리로 제작·조립하려는 자는 부품제작자등으로 등록하도록 하려는 것임.

현행	개정안
제32조의2(자기인증을 한 자동차에 대한 사후관리 등) ① 자동차제작자등은 자기인증(제30조의7에 따른 <u>안전성인증을 받은 경우를 포함한다</u>)을 하여 자동차를 판매한 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 필요한 시설 및 기술인력을 확보하고 다음 각 호의 조치(이하 이 조에서 “사후관리”라 한다)를 하여야 한다. 1. ~ 4. (생략) ② ~ ⑥ (생략) <u><신설></u>	제32조의2(자기인증을 한 자동차에 대한 사후관리 등) ① ----- ----- <u>안전성인증 및 제35조의15에 따른 안전성시험</u> ----- ----- ----- ----- ----- 1. ~ 4. (현행과 같음) ② ~ ⑥ (현행과 같음) <u>제35조의15(재제조 배터리 사업자 등록 및 안전관리) ① 전기자동차등의 사용후 배터리를 재제조 배터리로 제작·조립하고자 하는 자(이하 “재제조 배터리 사업자”라 한다)는 제30조의2 제2항에 따른 부품제작자등으로 등록하여야 한다.</u> <u>② 재제조 배터리 사업자는 재제조 배터리를 판매 또는 대여하기 전에 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합함을 확인할 수 있는 안전성 검증 시험(이하 “안전성시험”이라 한다)을</u>

현행	개정안
	<u>실시하고 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 그 결과를 제35조의16제1항에 따른 유통전 안전검사등을 하는 자에게 제공하여야 한다. 이 경우 제30조제1항, 제30조의2제1항 및 제30조의7제1항은 적용하지 아니한다.</u> <u>③ 국토교통부장관은 재제조 배터리가 제2항 전단에 따른 기준에 적합하지 아니하게 판매 또는 대여되는 것으로 확인되는 경우 재제조 배터리 사업자에게 시정조치를 명할 수 있다.</u> <u>④ 국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 제1항에 따른 등록을 취소할 수 있고, 재제조 배터리 사업자에게 재제조 배터리의 제작·조립·수입·판매 또는 대여의 중지를 명할 수 있다. 다만, 제1호에 해당하는 경우에는 등록을 취소하여야 하고 재제조 배터리의 제작·조립·수입·판매 또는 대여의 중지를 명하여야 한다.</u> <u>1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 안전성시험을 실시한 경우</u> <u>2. 제3항에 따른 시정조치를 이행하지 아니한 경우</u>

가. 검토의견

개정안은 사용후 배터리를 재제조 배터리로 제작·조립하는 자를 부품제작자등¹²⁾으로 등록하도록 하고, 재제조 배터리를 판매·대여하기 전 기준에 적합하게 제작되었는지 여부 등을 시험하는 안전성시험을 도입하려는 것임.

개정안에 따르면 재제조사업자는 현행법상의 부품제작자등의 등록을 위한 기술인력 및 시험시설 등을 갖추어야 하며, 부품제작자등이 갖추어야 하는 구체적인 시험시설기준은 「자동차관리법 시행규칙」 [별표 4의3] ‘부품안전기준 시험시설기준’에서 규정하고 있음.¹³⁾

12) 「자동차관리법」

제30조의2(자동차부품의 자기인증 등) ① 자동차부품을 제작·조립 또는 수입하는 자(이하 "부품제작자등"이라 한다)는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 그 자동차부품이 부품안전기준에 적합함을 스스로 인증(이하 "부품자기인증"이라 한다)하여야 한다.

② 부품제작자등은 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 부품 제작자명, 자동차부품의 종류 등을 국토교통부장관에게 등록하여야 한다. 등록한 사항 중 국토교통부령으로 정하는 중요한 사항을 변경할 때에도 또한 같다.

③ 부품제작자등이 부품자기인증을 한 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 성능시험 대행자에게 자동차부품의 제원을 통보하고 그 자동차부품에 부품자기인증 표시를 하여야 한다.

④ 국토교통부장관은 제2항에 따라 등록한 부품제작자명, 자동차부품의 종류 등을 확인한 결과 등록한 내용과 다른 경우에는 그 등록을 취소하거나 등록 사항을 변경할 것을 명할 수 있다.

⑤ 자동차제작자등이 제30조제1항에 따라 자동차자기인증을 한 경우에는 그 자동차에 장착된 자동차부품에 대하여는 부품자기인증을 한 것으로 본다.

13) 「자동차관리법 시행규칙」

제40조의5(부품제작자등의 등록) ① 부품제작자등은 법 제30조의2제2항에 따라 등록하려는 경우에는 별지 제26호의6서식의 부품제작자등 등록·변경 및 등록증 재발급 신청서(전자문서로 된 신청서를 포함한다)에 다음 각 호의 서류(전자문서를 포함한다)를 첨부하여 국토교통부장관에게 제출해야 한다.

1. 자동차부품의 제작·조립 또는 수입 계획에 관한 서류

2. 제40조의7에 따른 시험시설의 확보내역(시험시설 사용계약서를 포함한다)에 관한 서류

3. 부품자기인증과 관련된 기술인력 확보에 관한 서류

제40조의7(부품자기인증 시험시설) ① 부품제작자등은 부품자기인증을 위하여 별표 4의3에 따른 시험시설을 갖추어야 한다.

② 제1항에도 불구하고 국토교통부장관이 정하여 고시하는 시험시설에 대한 사용계약서가 있는 경우에는 제1항에 따른 시험시설을 갖춘 것으로 본다.

하지만, 해당 기준에는 배터리 제작과 관련된 시설 등에 대해서는 규정되어 있지 않으므로 재제조사업자가 재제조 배터리 제작 등을 위해 필요한 시설·장비를 갖추 수 있도록 관련 기준을 보완할 필요가 있어 보임.

또한, 재제조 배터리는 제30조의7제1항에 따른 핵심장치등에 해당하므로 자동차안전기준등에 적합함을 인증받아야 하는 안전성인증¹⁴⁾ 대상이지만, 재제조 배터리의 특성상 신품 배터리와 동일한 방식의 인증 시험이 어려울 수 있음.

신품 배터리는 하나의 제원(모델)으로 동일한 규격의 제품을 대량 생산하기 때문에 대표 샘플에 대해 한 번의 인증 시험을 통과하면 같은 모델의 모든 제품이 동일한 품질을 가진 것으로 인정받을 수 있음.

14) 「자동차관리법」

제30조의7(핵심장치등의 안전성인증) ① 자동차제작자등 및 부품제작자등(이하 "자동차 및 부품 제작자등"이라 한다)은 제30조 및 제30조의2에도 불구하고 구동축전지 등 신기술 등이 적용되는 핵심 장치 또는 부품으로서 대통령령으로 정하는 핵심 장치 또는 부품(이하 "핵심장치등"이라 한다)의 경우에는 각각 제29조제1항 및 제2항에 따른 자동차안전기준 및 부품안전기준(이하 "자동차안전기준등"이라 한다)에 적합함을 국토교통부장관으로부터 인증(이하 "안전성 인증"이라 한다)을 받아야 한다. 다만, 국가 간 협정에 따라 자동차 및 부품제작자등이 핵심장치등에 대해 자동차안전기준등에 적합함을 인증한 것으로 보는 경우에는 안전성인증(제2항에 따른 변경인증 또는 변경신고를 포함한다)을 받은 것으로 본다.

② 자동차 및 부품제작자등이 제1항에 따라 안전성인증을 받은 내용 중 국토교통부령으로 정하는 안전 및 성능에 영향을 주는 중요한 사항을 변경하려는 경우에는 변경인증을 받아야 한다. 다만, 그 밖에 경미한 사항을 변경하려는 경우에는 국토교통부장관에게 변경신고를 하여야 한다.

③ 자동차 및 부품제작자등이 제1항에 따라 안전성인증을 받은 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 안전성인증 표시를 하여야 한다.

④ 국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 제1항에 따른 안전성인증을 취소할 수 있고, 자동차 및 부품제작자등에게 그 자동차 또는 핵심장치등의 제작·조립·수입 또는 판매의 중지를 명할 수 있다. 다만, 제1호에 해당하는 경우에는 안전성인증을 취소하여야 하고 그 자동차 또는 핵심장치등의 제작·조립·수입 또는 판매의 중지를 명하여야 한다.

1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 안전성인증을 받은 경우

2. 제30조의8제5항에 따른 시정조치를 이행하지 아니한 경우

⑤ 자동차제작자등이 제1항에 따라 부품제작자등이 안전성인증을 받은 핵심장치등을 자동차에 장착하는 경우에는 그 핵심장치등에 대하여는 자동차제작자등이 안전성인증을 받은 것으로 본다.

반면, 재제조 배터리는 신품 배터리와 달리 개별 제품마다 특성이 다르기 때문¹⁵⁾에 배터리를 화염에 직접 노출하는 연소시험 등이 어려울 수 있음.

<안전성인증의 시험항목>

시험항목	시험방법	시험항목	시험방법
진동시험	특정 주파수의 진동을 3시간동안 12회 반복 적용	과열방지시험	냉각장치를 미가동한 상태에서 온도 관찰
		과전류시험	외부전원장치로 과전류 공급 후 보호기능 작동 여부 확인
열충격시험	고온, 저온, 상온에 배터리를 6시간 이상 보관	침수시험	배터리를 염수에 1시간 동안 침수
연소시험	배터리를 화염에 직접 노출	기계적 시험	충격 시험 배터리에 특정 가속도의 물리적 충격을 적용
단락시험	배터리 양극과 음극을 연결		압착 시험 배터리의 정면, 후면, 측면을 압착
과충전시험	차량 주행 중 배터리를 충전하고 과충전 차단 여부 확인	낙하시험	배터리를 콘크리트 바닥에 4.9m높이에서 자유낙하
과방전시험	차량 주행 중 배터리를 방전시켜 과방전 차단 여부 확인		

자료 : 국토교통부

이에 대해 국토교통부는 재제조 배터리는 신품과 달리 하나의 제원(모델) 하에 동일한 제품으로 제작이 불가하여 개별 제품마다 다른 특성을 보이므로, 현행 안전성인증에 따른 시험항목(과괴+비과괴 방식 12개 항목) 적용이 불가하다는 입장임.

15) 재제조 배터리는 기존에 사용하던 배터리의 일부 부품을 수리 또는 교체하여 다시 제품화하였으므로 개별 재제조 배터리 제품마다 사용 이력, 노화 정도, 손상 상태 등이 다를 수 있음.

따라서 재제조 배터리의 경우 신품 배터리와 다른 재제조 배터리 특성에 맞는 별도의 인증체계 마련을 고려하되, 산업의 성장을 저해하는 과도한 규제로 작용하지 않도록 종합적인 검토가 필요한 것으로 보임.

나. 국토교통부 의견

재제조 배터리를 제작·조립하는 자를 부품제작자등으로 등록하도록 하여 유통전 안전검사 불합격 자동차 판매금지 등 의무부여를 위한 개정안에 동의함.

재제조 배터리를 판매·대여하기 전 기준에 적합하게 제작되었는지 여부 등을 시험할 필요가 있으며 이를 위한 안전성시험 제도를 도입할 필요가 있음.

5. 배터리 장착시 판매·운행 전 안전검사 도입 등(제30조의3, 제35조의16)

개정안은 제제조 배터리가 장착된 전기자동차등을 유통하기 전 안전
검사를 받도록 하며, 유통 전 안전검사에 합격하지 아니한 전기자동차
등을 판매한 경우 제작·조립·수입 또는 판매등의 중지를 명할 수 있
도록 하려는 것임.

현행	개정안
제30조의3(자동차 또는 자동차부품의 제작 또는 판매 등의 중지 등) ① 국토교통부장관은 자동차제작자등, 부품제작자등 또는 제30조의5제3항 및 제34조의3제2항에 따라 성능 및 품질을 인증받은 대체부품 또는 튜닝부품의 제작사 등이 다음 각 호의 어느 하나에 해당되는 경우에는 그 자동차 또는 자동차부품의 제작·조립·수입 또는 판매의 중지를 명할 수 있다. 다만, 제1호에 해당하는 경우에는 제작·조립·수입 또는 판매를 중지하여야 한다.	제30조의3(자동차 또는 자동차부품의 제작 또는 판매 등의 중지 등) ① -- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.
1. ~ 9. (생략)	1. ~ 9. (현행과 같음)
<신설>	10. 제35조의16제2항을 위반하여 유통전 안전검사 등에 합격하지 아니한 전기자동차등을 판매한 경우
② · ③ (생략)	② · ③ (현행과 같음)

현행	개정안
<u><신 설></u>	<u>제35조의16(재제조 배터리가 장착된 전기자동차등의 안전검사) ① 전기자동차등에 재제조 배터리를 장착하여 판매 또는 운행하는 경우에는 다음 각 호에 해당하는 자가 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 안전검사(이하 “유통전 안전검사등”이라 한다)를 받아야 한다.</u> <u>1. 재제조 배터리가 장착된 전기자동차등을 판매하려는 경우: 전기자동차등을 판매하려는 자동차제작자등</u> <u>2. 전기자동차등의 구동축전지를 재제조 배터리로 교체하여 운행하려는 경우: 전기자동차등의 소유자</u> <u>② 누구든지 제1항에 따른 유통전 안전검사등에 합격하지 아니한 전기자동차등은 판매 또는 운행할 수 없다. 다만, 제1항제2호에 따른 안전검사를 받기 위한 목적으로 전기자동차등을 운행하는 경우에는 그러하지 아니하다.</u> <u>③ 국토교통부장관은 성능시험대행자로 하여금 유통전 안전검사등을 대행하게 할 수 있다.</u> <u>④ 유통전 안전검사등을 하는 자는 제35조의15제2항에 따른 안전성시험 결과를 확인하여야 한다.</u> <u>⑤ 유통전 안전검사등의 기준과 방법, 절차, 그 밖에 필요한 사항은 국토교</u>

현행	개정안
	통부령으로 정한다. ⑥ 재제조 배터리를 장착한 전기자동차등의 소유자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관이 실시하는 재제조 배터리의 정기 안전검사를 받아야 한다. 다만, 제43조 제1항제2호에 따른 정기검사를 받는 경우에는 정기 안전검사를 받은 것으로 본다.

가. 검토의견

개정안은 재제조 배터리를 장착한 전기자동차등에 대하여 판매 또는 운행 전 안전검사를 받도록 하려는 것으로, 자동차제작자들은 신차에 재제조 배터리를 장착하여 판매하려는 경우 유통 전 안전검사를 받아야 하고, 차량 소유주가 전기자동차등의 구동축전지를 재제조 배터리로 교체하여 운행하려는 경우에 운행 전 안전검사를 받아야 하며, 재제조 배터리 장착 후에도 안전성을 지속 담보하기 위해 정기 안전검사를 받도록 하려는 것임.

이는 재제조 배터리가 장착된 차량의 판매 및 운행 전에 차량 전반에 대한 안전성을 확보한다는 점에서 타당한 측면이 있음.

< 개정안의 주요 내용 >

- (유통 전 안전검사 등) 자동차에 재제조 배터리를 장착하여 판매하려는 경우나 자동차제작자등이 기존 차에 교환하여 장착하려는 경우 차주가 안전검사를 받고, 안전검사 미이행시 해당 자동차 판매 및 운행이 불가하도록 규정
- (정기 안전검사) 재제조 배터리 장착 후에도 안전성을 지속 담보하기 위해 차주에 정기 안전검사 의무를 부여
 - 자동차 정기검사를 받는 경우 정기 안전검사를 갈음할 수 있음
 - * '25.4월부터 자동차 안전검사시 배터리 셀 전압, 모듈 온도, 충·방전량, 열화 상태 등 8개항목 안전검사 실시

또한, 개정안은 재제조 배터리를 장착한 전기자동차등의 소유자가 정기 안전검사를 받도록 하되, 소유자의 편의를 위하여 현행법 제43조¹⁶⁾에 따른 자동차 정기검사를 받는 경우 개정안에 따른 정기 안전검사를 받은 것으로 보도록 하는 것으로 필요성이 인정됨.

한편, 재제조 배터리의 안전을 강화하기 위해 유통전 안전검사등을 하는 자로 하여금 안전성시험 결과를 확인하도록 하는 것은 단계별 안전검증의 연계성을 확보할 수 있다는 점에서 필요한 것으로 보임.

16) 「자동차관리법」

제43조(자동차검사) ① 자동차 소유자(제1호의 경우에는 신규등록 예정자를 말한다)는 해당 자동차에 대하여 다음 각 호의 구분에 따라 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관이 실시하는 검사를 받아야 한다.

1. 신규검사: 신규등록을 하려는 경우 실시하는 검사
2. 정기검사: 신규등록 후 일정 기간마다 정기적으로 실시하는 검사
3. 튜닝검사: 제34조에 따라 자동차를 튜닝한 경우에 실시하는 검사
4. 임시검사: 이 법 또는 이 법에 따른 명령이나 자동차 소유자의 신청을 받아 비정기적으로 실시하는 검사
5. 수리검사: 전손 처리 자동차를 수리한 후 운행하려는 경우에 실시하는 검사

＜ 안전성시험과 유통전 안전검사등 ＞

안전성시험	유통전 안전검사등
재제조 배터리 사업자는 재제조 배터리를 판매 또는 대여하기 전에 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합함을 확인할 수 있는 안전성 검증 시험(이하 “안전성시험”이라 한다)을 실시하고 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 그 결과를 제35조의16제1항에 따른 유통전 안전검사등을 하는 자에게 제공하여야 한다.	전기자동차등에 재제조 배터리를 장착하여 판매 또는 운행하는 경우에는 다음 각 호에 해당하는 자가 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 안전검사(이하 “유통전 안전검사등”이라 한다)를 받아야 한다.

6. 사용후 배터리의 취급(제35조의17)

개정안은 사용후 배터리의 보관 또는 운송 등을 하려는 자동차해체재활용업자 등이 갖추어야 할 시설, 장비 등의 기준을 규정하려는 것임.

현행	개정안
<신설>	제35조의17(사용후 배터리의 취급) ① <u>사용후 배터리를 보관 또는 운송 등을 하려는 다음 각 호의 자는 국토교통부령으로 정하는 시설, 장비 등에 관한 기준을 갖추어야 한다.</u> 1. 제13조제2항에 따라 자동차 소유자를 <u>갈음하여 말소등록을 신청하려는 자동차해체재활용업자</u> 2. 제30조제2항에 따라 등록을 한 <u>자동차제작자등</u> 3. 제35조의13제2항제3호에 따른 <u>보험회사</u> 4. 제53조제1항에 따라 등록을 한 <u>자동차정비업자</u> ② 제1항에 따른 기준을 갖춘 자는 <u>국토교통부령으로 정하는 취급, 관리 방법에 적합하게 사용후 배터리를 안전하게 보관 또는 운송 등을 하여야 한다.</u>

개정안은 사용후 배터리의 보관 또는 운송 등을 하려는 자동차해체재활용업자 등이 갖추어야 할 시설, 장비 등의 기준을 규정하려는 것임.

사용후 배터리는 운송·보관 시 충격 보호, 온·습도 유지, 절연처리 등이 필요한 측면이 있으며, 현행 「전기자동차 배터리 반납 등에 관한 고시」(환경부고시 제2024-93호), 「전기자동차 폐배터리의 분리·보관 방법에 관한 세부규정」(환경부고시 제2021-46호)¹⁷⁾에서는 반납대상 배터리의 운송 및 반납에 관련한 내용을 규정하고 있음.

개정안은 사용후 배터리의 보관 또는 운송 등을 하려는 자는 사용후 배터리의 안전성 확보를 위한 시설 기준을 갖추도록 하려는 것으로 타당한 측면이 있음.

17) 「전기자동차 배터리 반납 등에 관한 고시」

제9조(전기자동차 배터리 운반 방법) 배터리를 운반하려는 경우 다음 각 호의 사항을 점검·조치하여야 한다.

1. 배터리의 운반에 필요한 적절한 포장방식의 채택 및 방화·방수·방폭·절연·단열·부식 방지 등의 안전 방호 대책 수립
2. 배터리의 개별 포장 후 운반에 적합한 강도의 단단한 외부 포장재 포장 및 단락(short circuit, 短絡) 방지(2개 이상의 배터리 운반에 한함)
3. 액체류나 폭발위험성이 있는 다른 위험물과 같이 포장하거나, 동일한 운송수단으로 같이 운반하지 않도록 주의
4. 진동 및 충격 영향, 더 심한 손상으로 이어질 수 있는 배터리의 이동 방지 등 운반 중 위험한 상태를 최소화하기 위한 적절한 조치 마련 및 필요시 불연성 및 비전도성의 완충재 사용 「전기자동차 폐배터리의 분리·보관방법에 관한 세부규정」

제4조(전기자동차 폐배터리의 보관방법) ① 전기자동차 폐배터리를 보관할 때에는 다음 각 호의 사항을 준수해야 한다.

1. 폐배터리가 건조하게 유지될 수 있도록 환기가 잘되는 저온 저습한 장소에 보관
 2. 고온·화기·직사광선이나 수분 등에 노출되지 않도록 주의
 3. 과도한 충격이 가해지지 않도록 하고 바닥에 떨어지거나 기계적인 부하 또는 구멍을 뚫는 행위 등으로 인한 손상이 발생하지 않도록 주의
 4. 폐배터리를 바닥에 보관하는 경우에는 고압 절연 고무매트를 바닥에 깔고 정상 설치된 방향으로 보관하며 뒤집어서 보관하지 않도록 주의
 5. 폐배터리가 합선되지 않도록 절연 처리를 해야 하고, 필요시 고압 절연 고무매트로 폐배터리를 덮어서 보관
 6. 폐배터리 보관장소에는 경고 표시를 하고, 외부인의 접근을 차단하고 파손이나 안전사고를 예방할 수 있도록 보안장치를 설치
- ② 전해액이 누출되는 등 파손된 배터리는 「폐기물관리법」 등 관련 규정에 따라 안전하게 처리해야 한다.

다만, 개정안은 사용후 배터리 취급시 안전성 확보 등을 위하여 사용후 배터리를 보관·운송하려는 자를 자동차해체재활용업자, 자동차제작자등, 보험회사, 자동차정비업자(이하 “자동차해체재활용업자등”이라 함)로 제한하는 취지로 보이나 명확하지 않은 측면이 있어 이를 보완할 필요가 있어 보임.¹⁸⁾

한편, 사용후 배터리 취급과 관련하여 국토교통부는 재제조 사업자 및 운송사업자도 재제조 과정에서 사용후 배터리를 보관 또는 운송할 필요성이 있으므로 사용후 배터리 취급 권한을 부여하되, 사용후 배터리 보관·운송을 하지 않는 보험회사는 제외할 필요가 있다는 입장임.

이에 사용후 배터리 취급시 안전성 확보를 위한 규정의 보완, 재제조 사업자 등에 대한 취급 권한 부여 및 보험회사 제외의 필요성에 대한 검토가 필요해 보임.

나. 관련 기관 및 단체 의견

1) 국토교통부

실제 현장에서 사용후 배터리를 보관·운송하는 재제조배터리 사업자,

18) 참고로, 사용후 배터리 관련 제정법률안인 「사용후 배터리의 관리 및 산업육성에 관한 법률안」(박형수의원 대표발의, 2210540)에서는 사용후 배터리를 운송하거나 보관하는 자는 운송 기준을 준수하도록 하고 있어 사용후 배터리를 보관·운송하려는 자를 자동차해체재활용업자, 자동차제작자등, 보험회사, 자동차정비업자로 제한한 개정안과 상이한 측면이 있음.

※제정안 중 관련 조문

제17조(사용후 배터리의 운송 기준 등) 사용후 배터리를 운송하거나 보관하는 자는 산업통상자원부장관, 환경부장관 및 국토교통부장관이 공동으로 고시하는 기준을 준수하여야 한다.

운송사업자 등을 포함하되 사용후 배터리 보관·운송을 하지 않는 보험회사는 제외할 필요가 있음.

2) 손해보험협회

실제 보관·운송을 담당하는 것은 자동차해체재활용사업자임에도 불구하고, 보험사를 취급 주체에 포함시키는 것은 현장과 괴리가 크며, 안전 문제와 업무 중복을 초래할 수 있으므로 보험사는 취급자 범위에서 제외하여야 함.

7. 사용후 배터리 등의 이력관리시스템 구축 및 운영, 사용후 배터리 등의 정보제공(안 제35조의18 및 제35조의19)

개정안은 사용후 배터리의 성능평가 결과 등에 관한 이력정보를 체계적으로 관리하기 위하여 이력관리시스템을 구축·운영하고, 성능평가대행자 또는 성능시험대행자는 자동차제작자등 또는 재제조 배터리 사업자에게 배터리 성능 등 필요한 정보를 요청할 수 있도록 하려는 것임.

현행	개정안
<u><신설></u>	<u>제35조의18(사용후 배터리 등의 이력관리시스템 구축 및 운영) 국토교통부장관은 구동축전지의 생산, 사용후 배터리의 성능평가 결과 및 재제조 배터리의 장착 등에 관한 이력정보를 체계적으로 관리하기 위하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 이력관리시스템을 구축·운영할 수 있다.</u>
<u><신설></u>	<u>제35조의19(사용후 배터리 등의 정보제공) ① 성능평가대행자 또는 성능시험대행자는 자동차제작자등 또는 재제조 배터리 사업자에게 배터리 진단체계, 성능 및 특성 관련 정보 등 다음 각 호의 업무 수행에 필요한 정보를 요청할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 자는 정당한 사유가 없으면 정보를 제공하여야 한다.</u> <u>1. 제35조의13제1항에 따른 성능평가</u> <u>2. 제35조의16제3항에 따른 유통전 안</u>

현행	개정안
	<u>전검사등의 대행</u> 3. 제35조의16제4항에 따른 안전성시험 결과의 확인(유통전 안전검사등을 대행하는 경우에 한정한다) ② 제1항에 따른 제공 정보의 종류 및 정보 제공 방법 등 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

‘사용후 배터리 산업 육성을 위한 법·제도·인프라 구축방안’(2024.7.)에는 배터리 공급망 관리, 거래 활성화 등을 위한 정책수립을 위해 2026년까지 부처별로 개별 시스템을 구축하고, 2027년까지 개별 시스템을 연계한 통합포털을 개설한다는 계획이 포함되어 있음.

국토교통부에 따르면 전기차 배터리의 전주기 통합 이력관리 추진을 위해 국토교통부·산업자원부·기후에너지환경부는 각각 전기차 배터리 이력관리를 위한 시스템을 구축 중이며, 각 부처 시스템을 연계하여 전주기 통합 이력관리를 실시할 계획이라고 함.

전기자동차의 배터리는 고전압·고용량의 에너지 저장장치로서 화재, 폭발 등의 위험성을 가지고 있어 사용후 배터리 또한 제제조 과정에서 안전성 확보가 중요하므로 이력관리시스템의 구축 필요성이 인정된다고 할 수 있음.

또한, 사용후 배터리의 잔존성능 및 안전성을 평가하기 위해서는 배터리의 충전상태, 팩 전압, 최대 온도 등 배터리 상태정보¹⁹⁾가 필요하지만, 제작사 및 차종별로 해당 정보를 수집·전송하는 방식이 상이하여 성능평가대행자의 원활한 업무 수행을 위해 정보 제공 등 협조가 필요한 상황임.

따라서 정확한 유통전 안전검사 등을 위해서는 자동차제작등이나 재제조 배터리 사업자가 보유한 배터리 관련 정보가 유통전 안전검사 등의 실효성 확보를 위해 필요한 것으로 보임.

다만, 배터리 진단체계 성능 및 특성 관련 정보에는 제조사의 핵심 기술정보와 영업비밀이 포함될 수 있으므로 이에 대한 고려가 필요한 것으로 보임.

19) 암호화된 배터리 BMS 데이터 등의 추출을 위해 필요한 정보 처리 도구(BMS를 통해 획득한 배터리 전압, 전류, 에러코드 등의 정보를 기반으로 잔존성능을 평가

전기자동차등의 소유자가 운행 전 안전검사를 받지 않는 경우 안전검사를 명하고, 성능평가대행자가 갖추어야 할 기술인력의 자격과 직무요건을 규정하고, 청문, 수수료 등에 관하여 규정하려는 것임.

– 39 –

현행	개정안
제46조(검사기술인력의 직무 등) ① 제44조제1항, 제44조의2제1항, 제45조제1항 및 제45조의2제1항에 따라 지정받는 <u>자동차검사대행자</u> , 종합검사대행자, 지정정비사업자 및 종합검사지정정비사업자가 갖추어야 할 기술인력(이하 “검사기술인력”이라 한다)의 구분 및 직무 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.	제46조(검사기술인력의 직무 등) ① -- ----- ----- <u>성능평가대행자, 자동차검사대행자</u> ----- ----- ----- ----- ----- -----.
② 국토교통부장관은 검사기술인력이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 해당 <u>자동차검사대행자</u> , 종합검사대행자, 지정정비사업자 또는 종합검사지정정비사업자에게 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 그 해임을 명하거나 일정기간 그 직무를 정지하게 할 수 있다. 다만, 종합검사대행자나 종합검사지정정비사업자에게 그 검사기술인력의 해임 또는 직무를 정지하게 하는 경우에는 환경부장관과 협의하여야 한다.	② ----- ----- ----- <u>해당 성능평가대행자, 자동차검사대행자</u> ----- ----- ----- ----- -----.
1. 2. (생략)	1. 2. (현행과 같음)
<u><신설></u>	2의2. 제35조의13제1항에 따른 성능평가에 필요한 평가 항목 중 일부를 생략하여 평가한 경우
<u><신설></u>	2의3. 제35조의14제1항에 따른 성능평가 결과를 통지하지 아니한 경우
3. ~ 9. (생략)	3. ~ 9. (현행과 같음)
③ ~ ⑤ (생략)	③ ~ ⑤ (현행과 같음)

[illegible]

현행	개정안
위탁받은 자가 정하는 수수료를 그 대행 또는 위탁받은 자에게 내야 한다. 1. ~ 10의4. (생략) <u><신설></u> <u><신설></u> 11. ~ 18. (생략) 제77조(권한의 위임 및 위탁) ① ~ ⑤ (생략) ⑥ 국토교통부장관은 다음 각 호의 업무를 대통령령으로 정하는 바에 따라 한국교통안전공단에 위탁할 수 있다. 1. ~ 4. (생략) <u><신설></u> ⑦ ~ ⑫ (생략) 제77조의2(벌칙 적용에서 공무원 의제) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 업무에 종사하는 자는 「형법」 제129조부터 제132조까지를 적용할 때에는 공무원으로 본다. 1. ~ 3의4. (생략) <u><신설></u> <u><신설></u>	1. ~ 10의5. (현행과 같음) <u>10의6. 제35조의13제1항 또는 제2항에 따라 성능평가를 받으려는 자</u> <u>10의7. 제35조의16제1항에 따라 유통전 안전검사등을 신청하는 자</u> 11. ~ 18. (현행과 같음) 제77조(권한의 위임 및 위탁) ① ~ ⑤ (현행과 같음) ⑥ ----- ----- ----- -. 1. ~ 4. (현행과 같음) <u>5. 제35조의18에 따른 사용후 배터리 등의 이력관리시스템 구축·운영에 관한 업무</u> ⑦ ~ ⑫ (현행과 같음) 제77조의2(벌칙 적용에서 공무원 의제) ----- ----- ----- -----. 1. ~ 3의4. (현행과 같음) <u>3의5. 제35조의14에 따른 성능평가 대행업무</u> <u>3의6. 제35조의16에 따른 유통전 안전</u>

현행	개정안
4. ~ 9. (생략)	<u>검사등 및 정기 안전검사업무</u> 4. ~ 9. (현행과 같음)

개정안은 유통전 안전검사 등에 필요한 이행확보방안, 검사기술인력의 직무, 청문, 수수료, 권한의 위임 및 위탁 등의 보칙 등을 규정하는 것으로 필요한 입법으로 보임.

8. 과징금, 벌칙, 과태료 등(제74조, 제81조, 제84조)

개정안은 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 안전성시험 실시, 성능평가대행자의 성능평가 결과 위조, 사용후 배터리 취급시 시설 및 장비기준 위반, 운행 전 안전검사에 합격하지 아니하고 운행한 자 등에 대하여 과징금, 벌칙 또는 과태료를 부과하려는 것임.

[illegible]

현행	개정안
어느 하나에 해당하는 자에게 그 자동차 또는 자동차부품 매출액의 100분의 2(100억원을 초과하는 경우에는 100억원으로 한다)를 초과하지 아니하는 범위에서 과징금을 부과할 수 있다. 1. ~ 6. (생략) <u><신설></u> ④ ~ ⑥ (생략) 제79조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다. 1. ~ 5의4. (생략) <u><신설></u> <u><신설></u> 6. ~ 19. (생략) 제81조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다. 1. ~ 20의8. (생략) <u><신설></u>	----- ----- ----- ----- ----- -. 1. ~ 6. (현행과 같음) <u>7. 제35조의16제1항을 위반하여 유통전 안전검사등에 합격하지 아니한 전기자동차등을 판매한 자</u> ④ ~ ⑥ (현행과 같음) 제79조(벌칙) ----- ----- -----. 1. ~ 5의4. (현행과 같음) <u>5의5. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 제35조의15에 따른 안전성시험을 실시한 자</u> <u>5의6. 제35조의15에 따른 안전성시험을 실시하지 아니하고 재제조 배터리를 판매 또는 대여한 자</u> 6. ~ 19. (현행과 같음) 제81조(벌칙) ----- ----- -----. 1. ~ 20의8. (현행과 같음) <u>20의9. 제35조의13제4항을 위반하여 사용후 배터리 성능평가 결과를 위조하거나 변조한 자</u>

현행	개정안
<u><신설></u> <u><신설></u> 21. ~ 28. (생략) 제84조(과태료) ①·② (생략) ③ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 300만원 이하의 과태료를 부과한다. 1. ~ 8. (생략) <u><신설></u> 9. (생략) ④ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 100만원 이하의 과태료를 부과한다. 1. ~ 15의3. (생략) <u><신설></u> <u>15의4. · 15의5.</u> (생략) 16. ~ 24. (생략) ⑤·⑥ (생략)	<u>20의10. 제35조의17제1항에 따른 기준을 갖추지 아니하고 사용후 배터리를 보관 또는 운송 등을 한 자</u> <u>20의11. 제35조의17제2항에 따른 취급, 관리 방법을 준수하지 아니하고 사용후 배터리를 보관 또는 운송 등을 한 자</u> 21. ~ 28. (현행과 같음) 제84조(과태료) ①·② (현행과 같음) ③ ----- ----- -----. 1. ~ 8. (현행과 같음) <u>8의2. 제35조의13제1항 또는 제2항을 위반하여 성능평가를 받지 아니한 자</u> 9. (현행과 같음) ④ ----- ----- -----. 1. ~ 15의3. (현행과 같음) <u>15의4. 제35조의16제2항을 위반하여 유통전 안전검사에 합격하지 아니한 전기자동차등을 판매 또는 운행한 자</u> <u>15의5. · 15의6.</u> (현행 제15호의4 및 제15호의5와 같음) 16. ~ 24. (현행과 같음) ⑤·⑥ (현행과 같음)

개정안 제74조는 성능평가대행자에 정지처분 사유가 발생한 경우 이를 갈음하여 1천만원 이하의 과징금을 부과할 수 있도록 하는 것으로, 자동차검사대행자 등에 대한 현행법의 입법례²⁰⁾에 비추어 적절한 것으로 보이나, 개정안 제74조제1항 본문에 성능평가대행자 관련 근거 규정이 빠져 있어 이를 추가하여야 할 것으로 보임.

또한 개정안은 유통 전 안전검사에 합격하지 아니한 전기자동차등을 판매한 자에 대해서는 그 자동차 또는 자동차부품 매출액의 100분의 2를 초과하지 아니하는 범위에서 과징금을 부과하고 있는데, 같은 항의 입법례에 비추어 볼 때 과징금 수준은 적절한 것으로 보임.²¹⁾

한편, 벌칙과 관련하여 개정안 제79조는 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 제35조의15에 따른 안전성시험을 실시한 자 및 제35조의15에 따른

20) 「자동차관리법」

제74조(과징금의 부과) ① 국토교통부장관, 시·도지사, 시장·군수·구청장은 제21조, 제45조의3 제1항, 제47조제5항, 제51조의4제1항 또는 제66조제1항에 해당되어 해당 등록번호판발급대행자, 자동차검사대행자, 종합검사대행자, 택시미터전문검정기관, 이륜자동차검사대행자, 이륜자동차지정정비사업자 또는 자동차관리사업자에 대한 업무 또는 사업정지처분(이하 “정지처분”이라 한다)을 하여야 하는 경우로서 그 정지처분이 일반 이용자 등에게 심한 불편을 주거나 그 밖에 공익을 해칠 우려가 있을 때에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 정지처분을 갈음하여 1천만원 이하의 과징금을 부과할 수 있다. 다만, 종합검사와 관련된 종합검사대행자의 정지처분을 갈음하는 경우에는 5천만원 이하의 과징금을 부과할 수 있다.

21) 「자동차관리법」 제74조(과징금의 부과)

③ 국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게 그 자동차 또는 자동차부품 매출액의 100분의 2(100억원을 초과하는 경우에는 100억원으로 한다)를 초과하지 아니하는 범위에서 과징금을 부과할 수 있다. <개정 2011. 5. 24., 2013. 3. 23., 2015. 12. 29., 2020. 2. 4., 2021. 4. 13.>

1. 제30조제1항(제52조에서 준용하는 경우를 포함한다)을 위반하여 자동차안전기준에 적합하지 아니한 자동차를 판매한 자

2. 제30조의2제1항(제52조에서 준용하는 경우를 포함한다)을 위반하여 부품안전기준에 적합하지 아니한 자동차부품을 판매한 자

3. 삭제 <2020. 2. 4.>

4. 삭제 <2020. 2. 4.>

안전성시험을 실시하지 아니하고 재제조 배터리를 판매 또는 대여한 자에 대하여 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있는데, 이는 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 제30조의7에 따른 안전성인증을 받은 자²²⁾에 대한 처벌과 동일한 수준으로 적절한 것으로 보임.

개정안 제35조의13제4항을 위반하여 사용후 배터리 성능평가 결과를 위조하거나 변조한 자, 제35조의17제1항에 따른 기준을 갖추지 아니하고 사용후 배터리를 보관 또는 운송한 자, 제35조의17제2항에 따른 취급, 관리 방법을 준수하지 아니하고 사용후 배터리를 보관 또는 운송 등을 한 자에 대하여 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있는데, 이는 자동차자기인증 표시를 거짓으로 표시한 자²³⁾에 대한 처벌과 동일한 수준으로 적절한 수준으로 보임.

그외 과태료 규정들은 유사 입법례 등을 고려할 때, 적절한 수준으로 보임.

22) 「자동차관리법」

제79조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다.

5의3. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 제30조의7(제52조에서 준용하는 경우를 포함한다)에 따른 안전성인증(제30조의7제2항에 따른 변경인증을 포함한다)을 받은 자

5의4. 제30조의7(제52조에서 준용하는 경우를 포함한다)에 따른 안전성인증을 받지 아니하고 자동차 또는 핵심장치등을 판매한 자

23) 「자동차관리법」

제81조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

12의2. 제30조제4항(제52조에서 준용하는 경우를 포함한다)을 위반하여 자동차자기인증의 표시를 하지 아니하거나 거짓으로 표시한 자

< 개정안에 따른 과태료와 유사한 입법례 >

구분	수준	개정안	동일처벌 수준 입법례
과태료	300만원 이하 과태료	■ 성능평가를 받지 않은 자	■ 핵심장치등의 안전성인증 관련 경미한 사항의 변경신고를 하지 않은 자
	100만원 이하 과태료	■ 유통전 안전검사등에 합격하지 아니한 전기자동차등을 판매 또는 운행한 자	■ 자동차안전기준, 부품안전기준 등에 적합하지 않은 자동차를 운행하거나 운행하게 한 자

9. 부칙

부칙안은 시행일 및 구동축전지 성능평가, 유통 전 안전검사, 운행 전 안전검사에 관한 적용례 등을 규정하고 있음.

현행	개정안
	<u>제1조(시행일) 이 법은 2027년 7월 1일부터 시행한다.</u> <u>제2조(구동축전지 성능평가에 관한 적용례) ① 제35조의13제1항 본문의 개정규정은 이 법 시행 이후 제13조 제1항제1호의 사유로 전기자동차등의 말소등록을 신청하는 전기자동차등에 장착된 구동축전지부터 적용한다.</u> <u>② 제35조의13제2항에 해당하는 경우에는 다음 각 호에 따른다.</u> <u>1. 제35조의13제2항제1호에 해당하는 경우: 이 법 시행 이후 제작결합의 시정조치 계획을 공개하는 경우부터 적용한다.</u> <u>2. 제35조의13제2항제2호에 해당하는 경우: 이 법 시행 이후 자동차제작등이 무상수리를 실시하는 경우부터 적용한다.</u> <u>3. 제35조의13제2항제3호 및 제4호에 해당하는 경우: 이 법 시행 이후 전기자동차등에 장착된 구동축전지가 교환되어 더 이상 전기자동차등에 사용되지 아니한 경우부터 적용한다.</u>

현행	개정안
	다. <u>제3조(재제조 배터리 사업자 등록 및 안전관리에 관한 적용례) ① 제35조의15제1항의 개정규정은 이 법 시행 이후 재제조 배터리를 제작·조립하는 경우부터 적용한다.</u> <u>② 제35조의15제2항의 개정규정은 이 법 시행 이후 재제조 배터리를 판매 또는 대여하는 경우부터 적용한다.</u> <u>제4조(유통전 안전검사등 및 정기 안전검사에 관한 적용례) ① 제35조의16제1항 및 제2항의 개정규정은 이 법 시행 이후 재제조 배터리를 전기자동차등에 장착하는 경우로서 다음 각 호에 해당하는 경우부터 적용한다.</u> <u>1. 제35조의16제1항제1호에 해당하는 경우: 이 법 시행 이후 재제조 배터리가 장착된 전기자동차등을 제작·조립하여 판매하려는 경우부터 적용한다.</u> <u>2. 제35조의16제1항제2호에 해당하는 경우: 이 법 시행 이후 전기자동차등에 장착된 구동축전지를 재제조 배터리로 교환하여 운행하려는 경우부터 적용한다.</u> <u>② 재제조 배터리가 장착된 전기자동차등의 소유자가 이 법 시행 이후</u>

현행	개정안
	처음으로 도래하는 제43조제1항제2호에 따른 정기검사를 받는 경우 제35조의16제6항의 개정규정에 따른 정기 안전검사를 받은 것으로 본다.

부칙안 제1조에서는 시행일을 2027년 7월 1일로 정하고 있는데 이는 하위 법령 정비 및 사용후 배터리 산업 육성 종합대책에 따른 계획 상의 시행시기를 감안한 것으로 보임.

또한 부칙안 제2조부터 제4조까지는 구동축전지 성능평가, 배터리 재제조 사업자 등록, 유통 전 안전검사 및 정기 안전검사에 관한 적용례를 규정하고 있는데, 이 법 시행에 따른 적용 관계를 명확히 하려는 것으로 타당해 보임.

문의처
02)6788-5575

1 추진배경

- 국내 전기차 누적 등록대수*가 급증하여 '30년을 전후로 사용후 배터리가 10만개 이상 배출**될 것으로 전망

* ('10) 66대 → ('15) 5,712대 → ('20) 134,962대 → ('24.5월) 591,597대 (국토부 통계)

** ('23) 2,355개 → ('25) 8,321개 → ('29) 78,981개 → ('30) 107,500개 (KEI, 환경부 등 추정)

- EU 배터리법 시행 등 글로벌 통상규제* 강화

* 배터리 전주기 탄소발자국('25), 배터리 여권('27), 재활용원료 사용 의무('31) 등

👉 관련 법·제도·인프라 구축을 통한 체계적 관리기반을 마련하여
신산업 육성 및 EU 배터리법 등 통상규제에 선제적으로 대응

2 사용후 배터리 산업 육성을 위한 통합법 제정

- (주요내용) 사용후 배터리 시장조성·안전관리 등을 위한 사항

① (일반규정) 사용후 배터리 정의*, 사업자 등록, 국가의 책무 등

* 전기차 등 배터리의 사용이 종료되어 재제조·재사용·재활용의 대상이 되는 배터리

② (안전관리) 전기차 배터리 탈거 전 성능평가* 도입, 재제조·재사용 배터리 탑재 제품에 대한 유통 전 안전검사 및 사후검사 의무화

* 전기차에 탑재된 배터리의 사용이 종료되었을 때, 배터리 탈거 전 재제조·재사용 가능여부 평가

③ (제도·시스템) 재생원료 인증제, 배터리 전주기 이력관리 시스템 등 배터리 산업 육성 등을 위한 신설 제도 규정

④ (정책위원회) 사용후 배터리 관련 다부처 협업사항 심의를 위한 「가칭 사용후 배터리 정책위원회*」 신설

* ①범부처 정책의 조정·지원, ②배터리 이력관리 시스템 운영, ③거래·등록 및 안전관리 등 심의

- **(법률소관)** 사용후 배터리 분류, 이력관리 시스템, 재생원료 인증제 등
다부처 연관성 高 → 관계부처(기재·산업·환경·국토부) 공동소관

※ '24년 내 국회 상정 추진(입법 주관부처 : 산업부)

3 사용후 배터리의 체계적 관리를 위한 제도 마련

1 배터리 전주기 이력관리 시스템 구축

- **(개요)** 배터리 제조 → 전기차 운행·폐차 → 사용후 배터리 거래·유통 → 재제조·재사용·재활용 등 전주기 정보 관리 및 공유 시스템
- **(구축계획)** ^{1단계}부처별 소관에 따른 개별 시스템* 구축('24~'26)
→ ^{2단계}개별 시스템을 연계한 통합포털 개설('27)
- * **(산업)** 배터리 제조, 유통, 재사용 등 / **(환경)** 전기차 보급, 충전, 재활용 등 / **(국토)** 전기차 운행, 폐차, 재제조 등
- **(활용)** **<정부>** 배터리 공급망 관리, 거래활성화 등을 위한 정책수립, **<기업>** 통상규제 대응, 시장거래 등을 위한 정보공유 및 활용* 지원
- * ▲ **(수출기업)** 배터리 광물 원산지, 재생원료 사용비율 등 정보를 활용하여 EU 배터리 규제 대응 ▲ **(사용후 배터리 시장참여자)** 성능평가 결과, 거래내역 등 정보를 기반으로 거래 투명성 보장 등

2 재생원료 인증제 도입

- **(개요)** **생산인증** 배터리를 재활용하여 추출한 원료를 재생원료로 인증(환경부)하고, **사용인증** 신제품 배터리 內 재생원료 사용 인증(산업부)
- **(활용)** 배터리 생산시 재활용원료 사용 의무화* 등 글로벌 통상규제 관련 기업부담 완화 및 핵심광물 공급망 안정화에 활용
- * 코발트 16%, 납 85%, 리튬·니켈 6% 이상 재활용원료 사용('31~, 「EU 배터리법」)

3 전기차 배터리 탈거 전 성능평가 도입

- **(개요)** 전기자동차에 탑재된 배터리의 사용이 종료되었을 때, 탈거 전 성능평가를 실시하여 재제조·재사용·재활용 분류('27)
- ※ **(평가자)** 국토부 장관(한국교통안전공단 대행) / **(피평가자)** 차량소유주, 보험업체, 차량제조사
- **(활용)** 사용후 배터리의 재제조·재사용 등 적절한 활용을 유도하고, 성능평가 결과를 바탕으로 시장가치 판단에 활용

4 사용후 배터리 유통체계 마련

- (개요) '30년 전후 급격히 증가할 전망인 사용후 배터리에 대한 시장 활성화, 공정성·안전성 확보를 위한 유통체계 마련
 - (주요내용) 사용후 배터리 「공정거래 가이드라인」 마련, 전문성 확보를 위한 사업자 등록제* 도입, 운송·보관기준 마련** 등 추진
- * (사업자 유형) 유통·재제조·재사용·재활용사업자 (등록방식) 부처별 소관법령에 절차기준 구체화
- ** 현행 환경부 지침을 보완하여 운송·보관시 안전성을 담보할 수 있는 상세 안전기준 마련