



429회국회(정기회)

제1차 산업통상자원중소벤처기업위원회

사용후 배터리 산업 육성 및 공급망 안정화 지원에 관한 법률안

사용후 배터리의 관리 및 산업육성에 관한 법률안

검 토 보 고

- 「사용후 배터리 산업 육성 및 공급망 안정화 지원에 관한 법률안
(송재봉의원 대표발의, 의안번호 제2208111호)
- 「사용후 배터리의 관리 및 산업육성에 관한 법률안」
(박형수의원 대표발의, 의안번호 제2210540호)

2025. 9.

산업통상자원중소벤처기업위원회

수석전문위원 박희석

목 차

I . 제안경위	1
II . 제안이유 및 주요내용	2
III . 검토의견	8
1. 총괄 검토	8
가. 사용후 배터리 현황	8
나. 제정안의 체계 및 주요내용	11
다. 사용후 배터리 관련 현행법체계 및 정부입법계획	16
2. 주요 사항별 검토	19
가. 사용후 배터리의 범위	19
나. 사용후 배터리 관련 사업자 분류	23
다. 다른 법률과의 관계	29
라. 사용후 배터리 관련 위원회	31
마. 사용후 배터리의 안전관리	35
바. 사용후 배터리 이력관리시스템의 구축 및 운영	40
사. 사용의무제 및 인증제	44
아. 부칙	49
※ 참고자료	52
1. 사용후 배터리 발생량 및 시장규모 전망 통계	52
2. EU 배터리법 주요내용	53

I. 제안경위

【송재봉의원 대표발의안】

1. 제 안 자 : 송재봉의원 등 14인
2. 제 안 일 : 2025. 2. 12.
3. 회 부 일 : 2025. 2. 13.

【박형수의원 대표발의안】

1. 제 안 자 : 박형수의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2025. 5. 16.
3. 회 부 일 : 2025. 5. 19.

II. 제안이유 및 주요내용

【송재봉의원 대표발의안】

제안이유

환경친화적 자동차의 보급이 증가하면서 전기자동차의 사용이 급격하게 늘어나고 있음. 이에 따라 전기자동차에서 분리해서 재제조·재사용·재활용 등 활용할 수 있는 사용후 배터리에 대해 체계적으로 관리할 필요성이 커지고 있음.

그런데, 현재 우리나라에서는 사용후 배터리를 폐기물로 취급하는 관점이 주를 이루고 있어, 사용후 배터리를 이용해 부가가치를 창출하고 활용하는 것이 제도적으로 어려운 상황임. 또한 「전기·전자제품 및 자동차의 자원순환에 관한 법률」, 「자동차관리법」 등 다수의 법률의 규제를 적용받아, 사용후 배터리 사업을 산업화하고 활성화하기에 어려운 상황임.

이에 사용후 배터리 산업을 체계적으로 육성하고, 사용후 배터리를 활용한 자원 순환을 통해 탄소중립과 순환경제에 기여하며, 배터리 공급망의 안정성을 확보함으로써 국내 배터리 산업의 경쟁력을 제고하여 사용후 배터리 산업의 지속적인 발전과 국가 경쟁력 강화에 기여하고자 함.

주요내용

- 가. 전기자동차의 배터리를 통합적으로 관리하고 그 활용을 촉진함으로써 국가자원의 효율적 이용과 관련 산업의 발전을 도모하여 배터리 공급망 안정화 및 국민경제의 건전한 발전에 기여하는 것을 목적으로 함(안 제1조).
- 나. 국가는 전기자동차 배터리의 공급망 안정화 및 그 활용 촉진을 위하여 관련 정책을 수립·시행하도록 함(안 제3조).
- 다. 사용후 배터리의 안전한 취급과 투명한 거래를 위하여 취득사업자, 판매사업자, 활용사업자 등록을 하도록 함(안 제5조부터 8조까지).
- 라. 산업통상자원부장관은 사용후 배터리의 거래·취득·처분 등을 지원하는 사용후 배터리 공공 거래시스템을 설치·운영하는 자를 지정하도록 함(안 제11조).
- 마. 산업통상자원부장관은 사용후 배터리에 관한 운송 및 보관 사업을 공급망안정사업으로 지정할 수 있도록 함(안 제16조).
- 바. 안전한 배터리 사용을 위하여 사용후 배터리의 활용전검사, 재제조·재사용제품의 안전검사, 사후검사를 도입하고, 이에 따른 제도를 규정함(안 제17조부터 제22조까지).
- 사. 산업통상자원부장관, 국토교통부장관 및 환경부장관은 전기자동차 배터리의 전주기(全週期) 이력 및 상태에 관한 정보를 체계적으로 관리하기 위하여 전기자동차 배터리 통합이력관리시스템을 공동으

로 구축·운영하도록 함(안 제23조).

아. 사용후 배터리 관련 사업자 등록에 관한 사항을 규정하고, 산업통상자원부장관은 사용후배터리심의위원회 심의를 거쳐 등록 여부를 결정하도록 함(안 제26조).

자. 사용후 배터리의 공정한 거래환경 조성, 사용후 배터리 거래에 관한 분쟁의 조정 및 사용후 배터리 관리사업자 등록 요건 심의 등을 위하여 산업통상자원부 소속으로 사용후배터리심의위원회를 두도록 함(안 제30조).

차. 전기자동차 배터리를 제조하는 자 또는 전기자동차 배터리를 수입하는 자는 산업통상자원부령으로 정하는 비율 이상의 재생원료를 사용한 전기자동차 배터리를 제조하거나 수입하여야 하도록 함(안 제32조).

카. 국가는 사용후 배터리의 안전한 보관·운송, 효율적인 활용, 배터리 핵심 광물의 안정적 확보 등을 위한 기술의 개발을 위하여 관련한 사업을 지원할 수 있도록 함(안 제36조).

【박형수의원 대표발의안】

제안이유

전기차, ESS 등을 통한 배터리 보급이 확대되면서, 사용후 배터리가 전 세계적으로 급증할 것으로 전망되고 있음. 주요국은 사용후 배터리의 산업적 가치, 공급망 측면의 중요성을 감안하여 관련 법·제도를 마련하고, 재정지원하는 등 적극적으로 산업을 육성하고 있음.

하지만 현재 국내에서는 사용후 배터리를 산업적 관점이 아닌, 환경 규제 관련 제도 중심으로 관리하고 있으며, 21년 이후 등록된 전기차 배터리의 지방자치단체 반납 의무가 폐지됨에 따라 반납 대상이 아닌 전기차 배터리에 대한 관리 공백이 발생하는 등 체계적 관리시스템이 부재함.

한편, EU 배터리법 시행 등 글로벌 통상 규제가 강화되고, 각 국의 보호주의로 인해 배터리 원자재 공급망이 불안정한 가운데 사용후 배터리의 효율적 재자원화는 미래 산업 경쟁력 확보에 필수적인 과제임.

이에 사용후 배터리 산업 육성에 관한 기본법을 제정하여 사용후 배터리 시장조성, 유통·안전관리 등 기본 체계를 마련하고자 함.

주요내용

가. 이 법의 목적은 사용후 배터리의 관리에 관한 사항을 규정하여 사용후 배터리 산업의 지속가능한 성장기반을 구축함으로써 배터리

공급망 안정화와 국민경제의 발전에 이바지하도록 함(안 제1조).

나. 전기자동차등배터리 또는 기타 에너지저장장치배터리로서 그 사용이 종료된 배터리를 ‘사용후 배터리’로 하는 등 법안의 주요 용어에 관하여 정의함(안 제2조).

다. 사용후 배터리의 관리에 관하여는 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 이 법에서 정하는 바에 따르도록 함(안 제3조).

라. 사용후 배터리 산업의 체계적인 육성·지원을 통한 재제조·재사용·재활용 산업의 지속가능한 성장기반을 구축하기 위하여 기획재정부에 ‘사용후 배터리 정책위원회’를 설치하여 배터리 정책의 조정 및 지원에 관한 사항, 사용후 배터리 거래 및 등록에 관한 사항 등을 심의·조정하도록 함(안 제4조).

마. 사용후 배터리의 판매 또는 판매를 중개·알선하려는 자(유통사업자) 및 사용후 배터리를 재사용하는 것을 업으로 하려는 자(재사용사업자)는 적정한 기준을 갖추어 산업통상자원부장관에게 등록하도록 하며, 이에 따른 등록 취소나 지위 승계 등을 규정함(안 제5조부터 제13조까지).

바. 전기자동차 등 대통령령으로 정하는 제품을 소유한 자는 사용후 배터리를 해당 제품으로부터 분리하려는 경우에는 이를 분리하기 전에 사용후 배터리의 성능 및 안전에 관한 평가를 받도록 규정함(안 제14조).

- 사. 재제조되거나 재사용된 배터리가 탑재된 제품으로서 대통령령으로 정하는 제품에 대한 유통 전 안전검사 및 정기 안전검사를 규정함(안 제15조 및 제16조).
- 아. 사용후 배터리의 운송, 보관에 대한 기준 준수를 규정함(안 제17조).
- 자. 사용후 배터리의 전주기 이력 및 상태에 관한 정보를 효율적이고 체계적으로 관리하고 안정적인 배터리 공급망을 확보하기 위하여 사용후 배터리 이력관리시스템을 구축하도록 함(안 제21조).
- 차. 배터리 공급망 전 과정에서 재생원료의 생산, 재생원료 사용여부 및 함유율 등을 검증·인증할 수 있는 재생원료 인증제도를 운영하도록 하면서, 이를 바탕으로 제조 또는 수입 배터리의 재생원료 함유율 목표제를 규정함(안 제22조부터 제24조까지).
- 카. 그 밖에 청문, 권한의 위임·위탁, 벌칙 등의 내용을 규정함(안 제25조부터 제28조까지).

참고사항

이 법률안은 임태영의원이 대표발의한 「자동차관리법 일부개정법률안」(의안번호 제9416호)의 의결을 전제로 하는 것이므로 같은 법률안이 의결되지 아니하거나 수정의결되는 경우에는 이에 맞추어 조정되어야 할 것임.

Ⅲ. 검토의견

1. 총괄 검토

가. 사용후 배터리 현황

“사용후 배터리”는 전기자동차 등에서 활용하다가 수명이 다하거나 고장·파손 등으로 인하여 원래 용도로의 사용을 마친 배터리를 의미하며,

이러한 사용후 배터리는 전기차 등에서 원래 용도로 사용된 이후에도 일정한 성능을 보유하므로 그 잔존성능에 따라 다시 전기차용 또는 다른 용도로 활용되거나, 분해·파쇄되어 배터리 및 관련 제품의 원료로 활용될 수 있음. 이는 한번 사용하고 버리는 폐기물을 의미하는 “폐배터리”와 달리 향후 다시 이용 가능한 자원으로서의 의미를 지님.

최근 전기자동차 보급의 증가와 함께 사용 연한이 도과되거나 고장·폐차 등으로 인하여 배출되는 사용후 배터리는 2030년쯤 10만 개 이상으로 급격히 증가할 것으로 예상¹⁾되며, 향후 에너지저장장치(ESS, Energy Storage System) 등 배터리 사용 증가에 따라 그 규모는 더욱 확대될 것으로 전망되고 있음.

1) 「사용후 배터리 산업 육성을 위한 법·제도·인프라 구축방안」(관계부처 합동, 2024. 7. 10)에 따르면 국내 전기차 누적 등록대수(국토부 통계)는 ('10) 66대 → ('15) 5,712대 → ('20) 134,962대 → ('24.5월) 591,597대이며, 사용후 배터리 배출 예상(KEI, 환경부 등 추정)은 ('23) 2,355개 → ('25) 8,321개 → ('29) 78,981개 → ('30) 107,500개 수준임.

이에 사용후 배터리의 수집, 검사, 재사용·재활용 등 관련 산업이 국내·외에서 점차 확대되고 있으며²⁾, 산업적 가치 및 공급망 측면에서 중요성이 강조되어 동 산업과 관련된 법·제도 마련과 재정지원 등을 통한 산업 육성의 필요성이 제기되고 있음.

또한, 배터리는 제조단계에서 많은 양의 리튬, 니켈, 코발트, 망간, 흑연 등의 재료가 사용되고, 이를 채굴, 제련하는 등의 과정에서 환경오염 등의 문제가 발생할 수 있으므로 사용후 배터리를 효율적으로 수거하여 활용하는 경우 자원절약 뿐만 아니라 환경보호에도 기여할 수 있음.

이와 관련하여 유럽연합(EU)은 배터리 생산자의 사용후 배터리 회수 의무 부여, 배터리 상세정보 및 탄소발자국 등을 기재하는 배터리여권 제도 도입, 리튬·코발트·니켈 등 핵심광물의 일정 비율 재활용 의무화 등의 내용을 담은 「배터리 및 폐배터리에 관한 규정」(Regulation (EU) 2023/1542)을 2023년 제정·시행하는 등 사용후 배터리 관련 규제를 도입하고 있음.

또한, 미국은 자국 또는 FTA 체결국에서 재활용 원료를 사용하여 배터리 제조 시 전기차 구매세액공제 혜택을 제공하고, “국가 배터리 재활용전략”을 수립하여 사용후 배터리의 ‘수거 → 분해 → 자원회수’ 과정

2) 정부의 「사용후 배터리 산업 육성을 위한 법·제도·인프라 구축방안」에 따르면, 글로벌 사용후 배터리 산업이 2025년 208억불에서 2030년 424억불, 2040년 2,089억불 규모로 성장할 것이라는 전망(SNE 리서치)을 인용함.

에서 원료 회수율 향상, 사용후 배터리 추적시스템 구축 목표를 설정하는 등 배터리 재활용 제고를 위한 정책을 추진하고 있으며,

중국은 2018년부터 「신에너지자동차 동력배터리 회수·재활용 관리 잠정방법」 등 제도를 마련하고, 전기차 제조사의 배터리 재활용에 대한 ‘확장된 생산자 책임’을 적용하고 동력배터리 회수·재활용을 위한 국가 관리 플랫폼 등 사용후 배터리 관련 체계를 구축하였고,

또한 일본도 민간업계(일본 배터리협회) 주도로 ‘일본식 배터리 공급망 디지털 플랫폼’을 설계하고, 전기차 배터리 중고시장 개설방안 마련을 위한 전문위원회 설치를 비롯한 생태계 구축 등 사용후 배터리 관리를 위한 체계 마련을 추진하고 있음³⁾.

3) 주요국의 사용후 배터리 관리체계 현황 관련 현황은 [참고자료 2] 참조

나. 제정안의 체계 및 주요내용

제정안은 배터리 및 사용후 배터리의 효과적인 관리를 통해 사용후 배터리 산업의 발전, 국가자원의 효율적 이용, 배터리 공급망 안정화 및 국민경제 발전 등을 목적으로 하는 법률안으로,

송재봉의원안은 본문 11개의 장(章) 및 42개 조문과 부칙 1개 조문으로 구성되어 있고, 박형수의원안은 본문 7장 및 28개 조문과 부칙 3개 조문으로 구성되어 있으며, 각 장 및 조항의 제목은 다음과 같음.

<제정안 목차>

송재봉의원안	박형수의원안
제1장 총칙 제1조(목적) 제2조(정의) 제3조(국가 등의 책무) 제4조(다른 법률과의 관계)	제1장 총칙 제1조(목적) 제2조(정의) 제3조(다른 법률과의 관계)
제2장 사용후 배터리의 거래 등 제5조(사용후 배터리의 거래 등) 제6조(취득사업자) 제7조(판매사업자) 제8조(활용사업자) 제9조(사용후 배터리 재제조·재사용 촉진) 제10조(사용후 배터리 거래 시 준수사항)	제2장 사용후 배터리 정책위원회 제4조(사용후 배터리 정책위원회)
제3장 배터리 공급망 안정화를 위한 정부의 지원 제11조(사용후 배터리 공공 거래시스템의 설치) 제12조(공공 거래시스템 운영자의 자격요건) 제13조(공공 거래시스템 운영자의 책무) 제14조(소규모 구매 등에 대한 공공 거래시스템 특례) 제15조(거래정보의 공개) 제16조(공급망 안정화를 위한 운송·보관 지원)	제3장 유통사업자 등 제5조(유통사업자의 등록) 제6조(유통사업자의 준수사항) 제7조(유통사업자의 지위 승계) 제8조(유통사업자 등록취소 등) 제9조(재사용사업자의 등록) 제10조(재사용사업자의 지위 승계) 제11조(재사용사업자의 등록취소 등) 제12조(재제조사업자의 등록 등) 제13조(재활용사업자의 허가 등)
제4장 사용후 배터리의 안전관리	제4장 사용후 배터리의 안전관리

송재봉의원안	박형수의원안
제17조(사용후 배터리의 활용전검사) 제18조(재제조 또는 재사용 제품의 안전검사) 제19조(사용후 배터리의 사후검사) 제20조(체계적인 사용후 배터리 안전검사 운영) 제21조(신뢰성 보증사업의 실시) 제22조(표준화사업)	제14조(사용후 배터리에 대한 성능평가) 제15조(안전검사대상제품의 유통 전 안전검사) 제16조(안전검사대상제품의 정기 안전검사) 제17조(사용후 배터리의 운송 기준 등)
제5장 배터리 통합이력관리시스템 구축 및 운영 제23조(배터리 통합이력관리시스템의 구축) 제24조(배터리 통합이력관리시스템 전담기관의 지정 및 운영) 제25조(배터리 통합이력관리시스템 정보공개의 청구 및 공개)	
제6장 사용후 배터리 관리사업자 등록 등 제26조(사용후 배터리 관리사업자 등록 등) 제27조(결격사유) 제28조(지위 승계 등) 제29조(등록의 취소 등)	
제7장 사용후배터리 심의위원회 제30조(사용후배터리심의위원회의 설치 및 구성) 제31조(위원회의 업무)	
제8장 재생원료 사용 목표제 제32조(재생원료 사용 목표비율 등) 제33조(재제조 및 재사용 배터리에 대한 재생원료 사용 목표비율 간주 인정)	제5장 사용후 배터리 산업 육성 등 제18조(국가 및 지방자치단체 등의 책무) 제19조(사용후 배터리의 활용 촉진) 제20조(사용후 배터리의 공정 거래) 제21조(사용후 배터리 이력관리시스템의 구축) 제22조(재생원료 생산 인증제도) 제23조(재생원료 사용여부 및 함유율 인증제도) 제24조(재생원료 함유율 목표제)
제9장 사용후 배터리 산업 활성화를 위한 지원 제34조(세제 지원에 관한 특례) 제35조(배터리 기술인력의 수급동향조사) 제36조(기술개발 지원) 제37조(기술이전 및 사업화 촉진) 제38조(규제개선의 신청 등) 제39조(규제개선 관리 및 감독 등)	
제10장 보칙 제40조(권한 등의 위임 및 위탁) 제41조(벌칙 적용에서 공무원 의제)	제6장 보칙 제25조(청문) 제26조(권한의 위임 및 업무의 위탁)
제11장 벌칙 제42조(과태료)	제7장 벌칙 제27조(벌칙) 제28조(과태료)
부 칙 시행일	부 칙 제1조(시행일) 제2조(유통사업자의 등록에 관한 경과조치) 제3조(재사용사업자의 등록에 관한 경과조치)

두 제정안의 주요 내용을 비교하며 살펴보면 다음과 같음.

첫째, 총칙의 정의 규정과 관련하여, 송재봉의원안은 이 법에서 다루는 (사용후) 배터리의 범위를 전기자동차 배터리에 한정하고 있는 반면, 박형수의원안은 사용이 종료된 전기자동차등의 배터리 및 기타 에너지저장장치배터리를 포괄하여 사용후 배터리로 정의함(송재봉의원안·박형수의원안 제2조).

둘째, 두 법안 공통적으로 사용후 배터리의 안전한 취급 및 처리를 위해 사용후 배터리를 ‘재제조’·‘재사용’·‘재활용’ 배터리로 구분하고, 이를 기초로 관련 제도를 마련함.(송재봉의원안·박형수의원안 제2조)

셋째, 두 법안 모두 사용후 배터리의 안전한 취급 및 투명한 거래를 위하여 사업자 등록제를 운영하되, 송재봉의원안의 경우 이를 전체적으로 ‘관리사업자’로 규정하고 기능에 따라 사용후 배터리의 ‘취득사업자’, ‘판매사업자’, ‘활용사업자’로 구분한 반면,

박형수의원안은 ‘유통사업자’와 ‘재사용사업자’에 대한 등록제를 규정하고 ‘재제조사업자’와 ‘재활용사업자’는 각각 「자동차관리법」 및 「폐기물관리법」에 따라 등록·허가를 받고 업을 영위한다고 규정함(송재봉의원안 제5~8조 및 제6장, 박형수의원안 제3장).

넷째, 안전한 배터리 사용을 위한 검사 절차와 관련하여서는 송재봉 의원안은 사용후 배터리의 ‘활용전검사’, 재제조·재사용제품의 ‘안전검사’, 사용후 배터리의 ‘사후검사’ 등으로 구분하여 규정한 반면, 박형수의원안은 사용후 배터리에 대한 ‘성능평가’, 안전검사대상제품의 ‘유통 전 안전검사’와 ‘정기 안전검사’ 등으로 구분하여 규정함.

또한 송재봉의원안의 경우 배터리 검사 절차·방법 등을 제정안에 포함하여 규정하고 있으나, 박형수의원안은 전기자동차와 관련된 것은 「자동차관리법」에서 정하는 바에 따르도록 규정하고 개별 법률에 따른 유통전 안전검사 또는 정기 안전검사를 받은 경우에는 이 법에 따른 검사를 받은 것으로 보도록 규정함(송재봉의원안 제4장, 박형수의원안 제4장).

다섯째, 송재봉의원안은 사용후 배터리의 공정한 거래환경 조성 및 분쟁의 조정 등을 위해 ‘사용후배터리심의위원회’를 구성하고, ‘배터리 통합이력관리시스템’의 구축, ‘사용후 배터리 공공 거래시스템’의 설치, 전담기관의 지정·운영 등을 규정한 반면,

박형수의원안은 사용후 배터리 산업에 대한 체계적인 육성·지원 정책을 추진하기 위해 ‘사용후 배터리 정책위원회’를 설치하도록 규정하고 ‘사용후 배터리 이력관리시스템’의 구축을 규정함(송재봉의원안 제23~25조·제30~31조, 박형수의원안 제4조·제21조).

다섯째, 재생원료의 사용·생산과 관련하여 송재봉의원안은 전기자동차 배터리를 제조·수입하는 자에 대하여 산업통상자원부령으로 정하는 비율 이상의 재생원료 포함 배터리를 사용하는 재생원료 “사용 목표제”를 도입하도록 규정한 반면,

박형수의원안은 재생원료 “생산 인증제도” 및 재생원료 “사용여부 및 함유율 인증제도”, “재생원료 함유율 목표제”를 규정함(송재봉의원안 제32·33조, 박형수의원안 제22~24조).

다. 사용후 배터리 관련 현행법체계 및 정부입법계획

두 제정안은 공통적으로 사용후 배터리와 관련하여 용어 등 개념 설정, 관련 정책 등의 수립·추진을 위한 위원회 조직 설치, 사업자에 대한 등록제 도입, 안전관리를 위한 검사 제도 도입, 배터리 이력관리시스템 구축, 재생원료 사용 목표제 및 관련 인증제도 등을 주요 내용으로 하고 있음.

사용후 배터리와 관련하여 현행 「폐기물관리법」, 「대기환경보전법」, 「전기·전자제품 및 자동차의 자원순환에 관한 법률」, 「전기용품 및 생활용품 안전관리법」 등에서 사용이 끝난 배터리와 관련된 내용을 규정하고 있으며,

「폐기물관리법」은 폐배터리를 지정폐기물의 일종으로 보아 폐기물 처분시설, 재활용시설 등에서 처리하도록 규정하고 있고,

「대기환경보전법」은 2020년 12월 31일 이전에 경비를 지원받아 등록한 전기자동차 및 건설기계를 말소하려는 경우 배터리를 해당 지자체의 장에게 반납하도록 하는 규정을 두고 있음.

또한, 「전기·전자제품 및 자동차의 자원순환에 관한 법률」에서는 전기자동차 배터리의 안전한 분리·보관 의무와 방법, 폐배터리의 회수·보관·재활용을 위한 ‘미래폐자원 거점수거센터’의 설치·운영 관련 근거를 규정하고 있으며,

「전기용품 및 생활용품 안전관리법」은 사용된 전기용품을 재사용 목적으로 제조하는 경우 이를 “안전성검사대상전기용품”으로 정하여 안전성검사를 하도록 검사기관 지정, 검사 절차 및 기준, 검사표시 등에 관하여 규정하고 있음.

이들 법률은 전기차에서 배출된 폐배터리의 처리, 반납, 회수, 재사용 등 관한 내용을 규정하고는 있으나, 사용후 배터리에 관한 시책 마련, 취급과 거래, 안전검사, 통합적 관리체계 구축, 산업 육성 등을 위한 체계적이고 종합적인 사항을 규정하고 있지는 않고 해당 개별 법률의 규율범위 내에서 부분적으로 다루고 있음.

이에 제정안은 안전관리, 사업자 등록, 이력관리시스템의 구축, 인증제도 도입 등 사용후 배터리의 관리 및 산업 육성 등에 관한 사항을 규정함으로써,

향후 전기자동차 보급 확대에 따라 증가할 사용후 배터리에 대한 체계적인 관리⁴⁾와 배터리 공급망의 안정화, 배터리 원료 등 자원절약 및 환경문제 완화, 유럽연합(EU)의 배터리 핵심광물 재활용 규제 등 통상규제 대응, 향후 국제적으로 빠르게 성장할 미래 산업에 대한 육성 측면에서 입법 필요성이 있을 것으로 보임.

4) 과거에는 「대기환경보전법」 제58조제5항에 따라 정부 및 지자체로부터 구매보조금을 받아 전기차를 구매한 경우 차량의 노후화 또는 사고 등으로 인한 폐차 시 전기자동차의 배터리를 지자체 장에게 반납해야 했으나, 동법 개정(2020.12.29.)에 따라 2021년 1월 1일 이후 등록된 전기자동차부터는 배터리 반납의무가 폐지됨에 따라 사용후 배터리의 관리체계가 강화될 필요가 있다는 견해가 있음.

또한, 정부는 2024년 7월 발표한 “사용후 배터리 법·제도 등 구축방안”을 통해 사용후 배터리 관련 용어·개념 정의, 사용후 배터리 정책위원회 설치, 사업자 등록제 도입, 안전관리를 위한 검사제도 도입, 재생원료 인증제, 이력관리 시스템 구축 등을 추진하고 있으며,

이 제정 법률안 외에 「자동차관리법」을 함께 개정 추진 중이므로, 제정안 심사 시 이를 고려하여 검토할 필요가 있음.

2. 주요사항 별 검토

가. 사용후 배터리의 범위

송재봉의원안	박형수의원안
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. “전기자동차 배터리”란 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 전기자동차(이하 “전기자동차”라 한다)의 구동을 목적으로 전기에너지를 저장하는 축전지 또는 이와 유사한 기능을 하는 저장매체로서 대통령령으로 정하는 것을 말한다. 2. “사용후 배터리”란 전기자동차로부터 분리되어 재제조, 재사용 또는 재활용의 대상이 되는 전기자동차 배터리를 말한다.	제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. “사용후 배터리”란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것으로서 그 사용이 종료된 배터리를 말한다. 가. 전기자동차등배터리 1) 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 전기자동차, 같은 조 제5호에 따른 하이브리드자동차 또는 같은 조 제6호에 따른 수소전기자동차에 탑재된 구동축전지 2) 「건설기계관리법」 제2조제1항제1호에 따른 건설기계 중 전기를 동력원으로 사용하는 기계(이하 “전기건설기계”라 한다)에 탑재된 구동축전지 3) 「농업기계화 촉진법」 제2조제1호에 따른 농업기계 중 전기를 동력원으로 사용하는 기계(이하 “전기농업기계”라 한다)에 탑재된 구동축전지 나. 기타에너지저장장치배터리: 대통령령으로 정하는 제품에 탑재되어 에너지를 저장하는 축전지

동 법안의 규정대상이 되는 “사용후 배터리”와 관련하여 송재봉의원안은 재제조·재사용 또는 재활용 대상이 되는 전기자동차 배터리로 규정하는 반면에, 박형수의원안은 전기자동차 배터리 뿐 아니라 하이브리드자동차·수소전기자동차, 전기건설기계, 전기농업기계와 및 에너지저장장치(ESS) 등 대통령령으로 정하는 제품에 탑재되는 배터리를 포함하여 규정하고 있음.

산업통상자원부는 수소전기자동차·전기건설기계·전기농업기계의 경우 현재 보급초기 단계로 향후 보급실적 및 사용후 배터리 물량에 따라 추후 반영을 검토할 필요가 있다는 의견이고,

국토교통부는 전기건설기계·전기농업기계의 경우 보급 추이 등을 보아 부처간 협의를 거칠 사항이고, 수소전기자동차의 경우 전체 친환경자동차 중 차지하는 비중이 적은 등으로 입법의 실익이 적다고 보나 규정 자체에는 반대하지 않는 의견이며,

환경부는 전기건설기계·전기농업기계에 대해 해당 기계가 보급초기인 점을 고려하여 향후 포함여부를 검토할 사항이라는 의견임.

<표 1> 사용후 배터리 범위

구분	전기 자동차	하이브리드 자동차	수소전기 자동차	전기 건설기계	전기 농업기계	ESS 등 기타
송재봉의원안	○	-	-	-	-	-
박형수의원안	○	○	○	○	○	○
산업통상자원부	○	○	-	-	-	○
국토교통부	○	○	△	-	-	○
환경부	○	○	○	-	-	○

2024년 누적 기준으로 전기자동차는 68만 4,244대, 하이브리드자동차는 202만 4,481대가 보급되어 있는 상황으로⁵⁾, 전체 친환경 자동차 중 하이브리드 자동차가 차지하는 비중이 73.7%에 달하는 점을 고려할 때, 전기자동차는 물론 하이브리드 자동차에 대해서도 제정안을 통해 규율할 필요가 있는 것으로 보임.

수소전기자동차의 경우 2024년 누적기준으로 3만 7,930대가 보급되어 전체 친환경 자동차 중 1.4%를 차지하는 데에 불과하다고 할 것이나, 수소전기자동차에도 보조용 구동배터리가 장착되어 있고 향후 기술발전과 시장변화에 따라 수소전기자동차 보급 추이에 변화가 있을 수 있음을 고려할 때 규정범위에 포함시키는 방안을 검토할 수 있을 것으로 보임.

5) e-나라지표, 「자동차 등록 현황」, 2024년 기준

전기건설기계와 전기농업기계의 경우 누적 보급대수가 전기건설기계는 8,500여대⁶⁾, 전기농업기계는 1만 9,400여대로⁷⁾ 보급초기에 불과하고 크기와 용도 등에 따라 사용되는 배터리 유형과 크기가 크게 달라서 활용방안에 한계가 있으며,

관련부처간 업무소관이 정리되지 않은 점 등을 고려하여 향후 보급 추이에 따라 법률개정 또는 대통령령 반영을 통해 추가로 규율하도록 하는 방안을 검토할 수 있을 것으로 보임.

한편 ESS 등 기타 배터리와 관련하여서는 2023년 기준 ESS 배터리 시장이 전기자동차 배터리 시장 대비 27.1%에 달하는 등⁸⁾ ESS 배터리가 전기자동차 배터리에 이어 전체 생산량 중 상당한 비중을 차지하고 있으며, 향후 기술발전·정책변화 등에 따라 로봇·기계장비 등 다른 분야의 배터리 사용이 확대될 것이 예상되는 점을 고려하여 박형수의원안과 같이 대통령령으로 정하는 제품 탑재 배터리에 대해서도 제정안에서 규율하도록 할 필요가 있는 것으로 보임.

6) 환경부 제출자료

7) 농림축산식품부 제출자료

8) 산업통상자원부 제출자료

나. 사용후 배터리 관련 사업자 분류

송재봉의원안	박형수의원안
제2장 사용후 배터리의 거래 등 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 6. “취득사업자”란 전기자동차로부터 사용후 배터리를 분리한 후 사용후 배터리의 원소유자로부터 그 소유권을 이전받거나 점유하는 자를 말한다. 7. “활용사업자”란 사용후 배터리를 재제조, 재사용 또는 재활용하는 자를 말한다. 8. “판매사업자”란 활용사업자 또는 다른 판매사업자에게 사용후 배터리를 판매 또는 판매를 중개, 알선하는 자를 말한다. 제5조(사용후 배터리의 거래 등) ① 사용후 배터리의 취급과 거래는 개인 또는 법인 간의 자유로운 참여를 원칙으로 한다. ② 제1항에도 불구하고 사용후 배터리의 안전한 취급과 투명한 거래를 위하여 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 제26조에 따라 그 거래에 필요한 사용후 배터리 관리사업자 등록을 하여야 한다. 1. 취득사업자 2. 판매사업자 3. 활용사업자 ③ 사용후 배터리를 취급 또는 거래하고자 하는 자는 그 사업목적에 따	제3장 유통사업자 등 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 2. “유통사업자”란 사용후 배터리의 판매 또는 판매를 중개·알선하는 것을 업으로 하는 자로서 제5조에 따라 등록한 자를 말한다. 3. “재제조사업자”란 사용이 종료된 전기자동차등배터리를 구매 또는 획득하여 그 부속품 교체 등 수리를 거쳐 전기자동차등배터리로 제작·조립(이하 “재제조”라 한다)하기 위하여 「자동차관리법」 제35조의16에 따라 부품제작자등으로 등록한 자를 말한다. 4. “재사용사업자”란 사용후 배터리를 구매 또는 획득하여 그 부속품 교체 등 수리를 거쳐 전기자동차등배터리가 아닌 배터리로 제작·조립(이하 “재사용”이라 한다)하는 것을 업으로 하는 자로서 제9조에 따라 등록한 자를 말한다. 5. “재활용사업자”란 배터리를 제조하는 과정에서 나오는 부산물을 포함한다. 이하 제6호에서 같다)를 재생원료를 추출할 수 있는 상태로 만들거나 배터리로부터 재생원료를 추출(이하 “재활용”이라 한다)하기 위하여 「폐기물관리법」 제25조제5항제5호부터 제7호까지 중

라 제2항 각 호의 자격 중 하나 이상의 등록을 할 수 있다. 제6조(취득사업자) ① 취득사업자는 제26조에 따라 취득사업자의 등록을 하여야 한다. 다만, 「자동차관리법」 제53조에 따라 등록한 자동차관리사업자는 국토교통부령으로 정하는 기준을 충족하는 경우에는 취득사업자 등록을 한 것으로 볼 수 있다. ② 취득사업자는 사용후 배터리를 안전하게 분리 및 보관할 수 있는 역량을 갖추어야 한다. ③ 취득사업자가 취득한 사용후 배터리를 제3자에게 판매하려는 경우에는 판매사업자 등록을 하거나 판매사업자를 통하여 판매하여야 한다. ④ 취득사업자가 활용사업자 등록을 하는 경우에는 취득한 사용후 배터리를 재제조, 재사용, 재활용 목적으로 직접 이용할 수 있다. 제7조(판매사업자) ① 사용후 배터리를 직접 판매하거나 사용후 배터리의 판매를 중개 또는 알선하고자 하는 자는 제26조에 따라 판매사업자 등록을 하여야 한다. ② 판매사업자는 사용후 배터리가 공정하고 투명하게 거래될 수 있도록 노력하여야 하고, 거래가 완료될 때까지 사용후 배터리를 직접 또는 간접적으로 안전하게 관리할 수 있는 역량을 갖추어야 한다. ③ 판매사업자는 사용후 배터리를 활용사업자에게 판매할 수 있다. ④ 판매사업자는 사업상 필요한 경	어느 하나에 해당하는 폐기물처리업의 허가를 받은 자를 말한다. 제5조(유통사업자의 등록) ① 유통사업자가 되려는 자는 시설기준, 인력기준 등 대통령령으로 정하는 기준을 갖추어 산업통상자원부장관에게 등록하여야 한다. 등록한 사항 중 대통령령으로 정하는 중요한 사항을 변경하려는 경우에도 또한 같다. ② 제1항에 따른 등록의 방법 및 절차 등 등록에 관하여 필요한 사항은 산업통상자원부령으로 정한다. 제9조(재사용사업자의 등록) ① 재사용사업자가 되려는 자는 시설기준, 인력기준 등 대통령령으로 정하는 기준을 갖추어 산업통상자원부장관에게 등록하여야 한다. 등록한 사항 중 대통령령으로 정하는 중요한 사항을 변경하려는 경우에도 또한 같다. ② 제1항에 따른 등록의 방법 및 절차 등 등록에 관하여 필요한 사항은 산업통상자원부령으로 정한다. 제12조(재제조사업자의 등록 등) 재제조사업자는 「자동차관리법」에서 정하는 바에 따라 등록하고, 업을 영위한다. 제13조(재활용사업자의 허가 등) 재활용사업자는 「폐기물관리법」에서 정하는 바에 따라 폐기물처리업 허가를 받고, 업을 영위한다.
--	--

우 다른 판매사업자에게 사용후 배터리를 판매할 수 있다. 다만, 다른 판매사업자에게 사용후 배터리 판매를 사업의 주목적으로 하여서는 아니 된다. 제8조(활용사업자) ① 사용후 배터리를 재제조, 재사용 또는 재활용 중 어느 하나의 용도로 이용하려는 자는 제26조에 따라 활용사업자 등록을 하여야 한다. ② 활용사업자는 사용후 배터리를 재제조, 재사용 또는 재활용 목적에 맞게 활용하기 위한 시설 및 장비, 인력 등의 기술 역량을 갖추어야 한다. ③ 활용사업자는 재제조 및 재사용 제품의 안전성을 확보하기 위하여 제17조부터 제20조까지에 따른 사용후 배터리 안전검사에 관한 규정을 준수하여야 한다. 제26조(사용후 배터리 관리사업자 등록 등) ① 사용후 배터리 관리사업을 하려는 자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 사업계획서를 첨부하여 산업통상자원부장관에게 등록하여야 한다. 등록한 사항 중 대통령령으로 정하는 중요 사항을 변경하려는 경우에도 또한 같다.	
--	--

송재봉의원안은 사용후 배터리의 취급 및 거래와 관련하여 사용후 배터리를 분리하여 원 소유자로부터 소유권을 이전받거나 점유하는 “취득사업자”와 사용후 배터리를 재제조·재사용 또는 재활용하는 “활용사업자” 및 사용후 배터리를 판매하거나 판매를 중개·알선하는 “판매사업자”로 나누고(안 제2조), 이들 사업자가 산업통상자원부장관에게 등록하도록 하고 있음(안 제26조)

한편 박형수의원안은 별도로 취득사업자에 대한 규정을 두지 아니하고, 판매사업자 대신 “유통사업자”를 두어 산업통상자원부장관에게 등록하게 하고(안 제2조, 제5조),

활용사업자를 구체적으로 분류하여 사용후 배터리를 다시 전기자동차등배터리로 재제조하는 “재제조사업자”를 두어 「자동차관리법」에서 정하는 바에 따르게 하고(안 제2조, 제12조), 사용후 배터리를 전기자동차등배터리가 아닌 배터리로 재사용하는 “재사용사업자”를 두어 산업통상자원부장관에게 등록하게 하는 한편(안 제2조, 제9조), 사용후 배터리로부터 재생원료를 추출하는 “재활용사업자”를 두어 「폐기물활용법」에 따르게 하고 있음(안 제2조, 제13조).

<표 2> 사용후 배터리 관련 사업자유형

사업유형	송재봉의원안	박형수의원안
취득	취득사업자 - 「사용후 배터리법」에 따라 산업통상자원부장관에게 등록	-
유통	판매사업자 - 「사용후 배터리법」에 따라 산업통상자원부장관에게 등록	유통사업자 - 「사용후 배터리법」에 따라 산업통상자원부장관에게 등록
활용	활용사업자 - 「사용후 배터리법」에 따라 산업통상자원부장관에게 등록	재제조사업자 - 「자동차관리법」에 따라 국토교통부 장관에게 부품사업자 등록
		재사용사업자 - 「사용후 배터리법」에 따라 산업통상자원부장관에게 등록
		재활용사업자 - 「폐기물관리법」에 따라 환경부 장관에게 폐기물처리업 허가

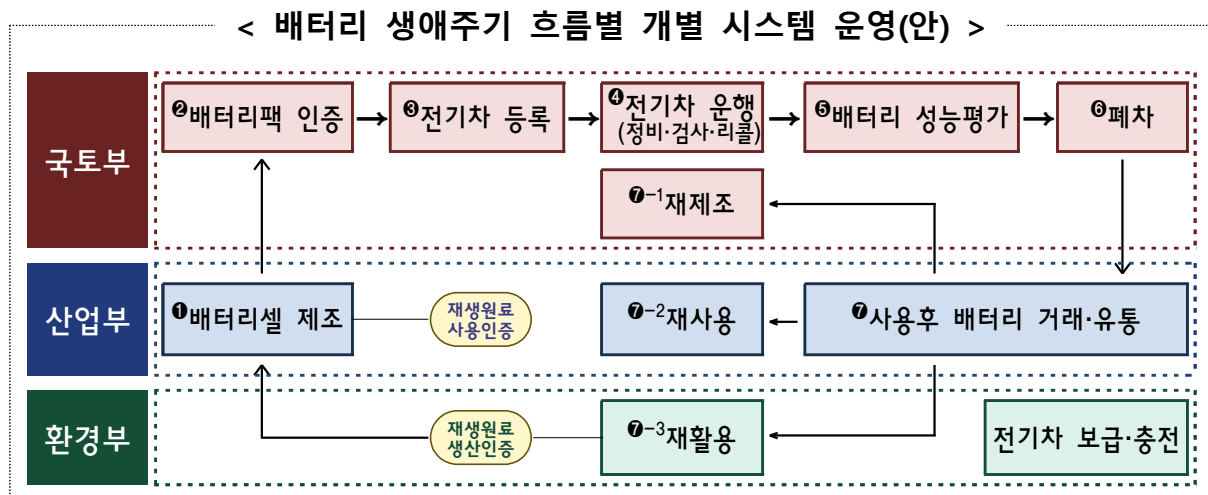
취득 관련 사업유형과 관련하여, 취득사업자의 경우에도 어떤 형태로건 사용후 배터리를 판매 또는 재활용할 것으로 예상되므로 취득 사업자를 별도로 등록하게 할 필요성에 대해 논의가 필요해 보임.

사용후 배터리 (재)활용 관련 사업자의 유형과 관련하여 송재봉의원안은 여러 사업유형을 일괄하여 활용사업자로 규정하고 모두 산업통상자원부장관에게 등록하도록 하는 반면에, 박형수의원안은 사용후 배터리를 다시 전기자동차등배터리로 재제조하는 재제조사업자와 그 외 배터리로 재활용하는 재사용사업자, 재생원료를 추출하는 재활용사업자로 나누고 각각 국토교통부와 산업통상자원부 및 환경부에 등록하거나 허가를 받도록 하고 있음.

사용후 배터리 활용사업자를 유형별로 여러 부처에 나누어 등록하지 않고 단일 유형으로 산업통상자원부에 등록하도록 할 경우 산업통상자원부가 활용사업자를 종합하여 관리할 수 있게 되면서 보다 체계적인 관리가 가능하고 재제조나 재사용·재활용 등을 유기적으로 연계할 수 있는 등 긍정적인 측면도 있으나,

2024년 7월 관계부처 합동으로 발표한 「사용후 배터리 산업 육성을 위한 법·제도·인프라 구축방안」에서 재제조·재사용·재활용을 각각 국토교통부와 산업통상자원부 및 환경부에서 나누어 소관하기로 합의한 점을 고려하여 입법정책적으로 결정할 필요가 있음.

<표 3> 사용후 배터리 산업 육성을 위한 법·제도 인프라구축방안



다. 다른 법률과의 관계

송재봉의원안	박형수의원안
제4조(다른 법률과의 관계) 이 법은 전기자동차 배터리의 공급망 안정화 및 활용 촉진에 관하여 다른 법률에 우선하여 적용한다.	제3조(다른 법률과의 관계) 사용후 배터리의 관리에 관하여 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 이 법에서 정하는 바에 따른다.

송재봉의원안은 전기자동차 배터리의 공급망 안정화 및 활용 촉진에 관하여 이 법률안이 다른 법률에 우선하여 적용한다고 규정하는 반면, 박형수의원안은 사용후 배터리의 관리에 관하여 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우에는 그 법률을 따른다고 규정함.

이 법률안이 사용후 배터리 산업의 규제 및 활성화와 관련한 원칙에 대해 포괄적으로 규율하게 하고 있으므로 다른 일반 법률과의 관계에서 이 법률안이 우선적으로 적용되는 것은 타당함.

다만 「사용후 배터리 산업 육성을 위한 법·제도·인프라 구축방안」 및 관계부처간 협의내용에 따를 때 유통 및 재사용사업자와 관련하여서는 이 제정안을 따르도록 하고, 재제조사업자와 관련해서는 「자동차관리법」 중 일부규정을 개정하여 해당사항을 반영하도록 하며, 재활용사업자와 관련해서는 「폐기물관리법」을 따르도록 하고 있음을 고려할 필요가 있음.

<표 4> “사용후 배터리 법·제도 등 구축방안”에 따른 개별법 분장사항

소관	개별법률	규정사항
산업부	사용후 배터리법	유통사업자 관련 재사용사업자 관련
국토부	자동차관리법	재제조사업자 관련
환경부	폐기물관리법	재활용사업자 등록

「사용후 배터리 산업 육성을 위한 법·제도·인프라 구축방안」에 따른 부처·법률 간 분장사항을 고려할 때, “사용후 배터리 산업 및 관리와 관련하여 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 이 법으로 정하는 바에 따른다”고 하여, 이 법률안이 일반산업 등에 대한 일반규정에는 우선하는 것으로 하되, 「자동차 관리법」 등 사용후 배터리에 관해 별도의 규정을 입법한 별도 법률이 있는 경우 그에 따르도록 하는 것이 타당한 것으로 보임.

다만, 2025년 9월 현 시점에서 「자동차관리법」 일부개정법률안이 심의·의결되기 전으로 법률 심의경과를 보아 함께 논의할 필요가 있음.

라. 사용후 배터리 관련 위원회

송재봉의원안	박형수의원안
제7장 사용후배터리심의위원회 제30조(사용후배터리심의위원회의 설치 및 구성) ① 사용후 배터리의 공정한 거래환경 조성, 사용후 배터리 거래에 관한 분쟁의 조정 및 사용후 배터리 관리사업자 등록 요건 심의 등을 위하여 산업통상자원부 소속으로 사용후배터리심의위원회(이하 “위원회”라 한다)를 둔다. ② 위원회는 위원장 1명을 포함한 9명 이내의 위원으로 구성한다. ③ 위원회의 위원은 관계 공무원과 전기자동차 배터리 산업 및 공정거래에 관한 학식과 경험이 풍부한 사람 중에서 산업통상자원부장관이 임명하거나 위촉한다. ④ 그 밖에 위원회의 구성 및 운영 등에 필요한 사항은 산업통상자원부령으로 정한다. 제31조(위원회의 업무) ① 위원회는 다음 각 호의 사항을 심의한다. 1. 제10조제2항에 따른 사용후 배터리 공정거래 가이드라인 제·개정 에 관한 사항 2. 제16조에 따른 공급망안정사업의 지원에 관한 사항 3. 제20조에 따른 안전검사 기준 등에 대한 의견제출에 관한 사항 4. 제25조제2항에 따른 배터리 통합이 력관리시스템 정보공개 심의에 관	제2장 사용후 배터리 정책위원회 제4조(사용후 배터리 정책위원회) ① 사용후 배터리 산업의 체계적인 육성·지원을 통한 재제조·재사용·재활용 산업의 지속가능한 성장기반을 구축하기 위하여 기획재정부에 사용후 배터리 정책위원회(이하 “위원회”라 한다)를 둔다. ② 위원회는 다음 각 호의 사항을 심의·조정한다. 1. 사용후 배터리와 관련된 정책의 조정 및 지원에 관한 사항 2. 사용후 배터리의 거래 및 등록에 관한 사항 3. 사용후 배터리의 안전관리에 관한 사항 4. 제21조에 따른 사용후 배터리 이 력관리시스템에 관한 사항 5. 관련 법령, 고시 등의 제정·개정에 관한 사항 6. 그 밖에 위원장이 사용후 배터리의 관리와 관련하여 심의·조정이 필요하다고 인정하는 사항 ③ 위원회는 위원장 1명을 포함하여 11명 이내의 위원으로 구성한다. ④ 위원장은 기획재정부장관이 지명하는 기획재정부차관이 되고, 위원은 다음 각 호의 사람이 된다. 1. 관계 중앙행정기관의 고위공무원단에 속하는 일반직공무원 등 대통

한 사항 5. 제26조에 따른 사용후 배터리 관리사업 등록 또는 변경등록에 관한 사항 6. 제29조에 따른 사용후 배터리 관리사업의 등록취소 및 사업정지에 관한 사항 7. 제39조에 따른 공급망안정사업에 관한 규제개선 사항 8. 그 밖에 위원회 심의가 필요한 사항으로서 산업통상자원부령으로 정하는 사항 ② 위원회는 사용후 배터리의 거래와 관련하여 당사자 간에 협의가 이루어지지 아니하거나 협의를 할 수 없어 분쟁이 발생하는 경우 사용후 배터리의 거래 당사자의 신청을 받아 조정을 할 수 있다. ③ 위원회는 제2항에 따른 조정신청을 받은 경우에는 그 사실을 당사자에게 통지하고 기간을 정하여 의견을 진술할 기회를 주어야 한다. 다만, 당사자가 정당한 사유 없이 이에 응하지 아니하는 경우에는 그러하지 아니하다. ④ 위원회는 제2항에 따른 조정신청에 대하여 조정을 한 경우에는 지체없이 조정서의 정본을 당사자에게 송달하여야 한다. 이 때 조정서의 정본(正本)이 당사자에게 송달된 날부터 60일 이내에 다른 당사자를 피고로 하는 소송이 제기되지 아니하거나 그 소송이 취하(取下)된 경우에는 당사자 간에 그 조정의 내용과 동일한 합의가 성립된 것으로 본다.	령령으로 정하는 사람 2. 사용후 배터리 산업의 체계적인 육성·지원 또는 지속가능한 재제조·재사용·재활용 산업에 관하여 학식과 경험이 풍부한 사람 중 위원장이 위촉하는 사람 ⑤ 제4항제2호에 따라 위촉된 위원의 임기는 2년으로 하며, 한 차례만 연임할 수 있다. ⑥ 위원장은 위원회를 대표하고, 위원회의 업무를 총괄한다. ⑦ 위원장은 필요하다고 인정하는 경우에는 위원회의 회의를 소집하고 그 의장이 된다. ⑧ 위원회의 회의는 위원 과반수의 출석으로 개의하고, 출석위원 과반수의 찬성으로 의결한다. ⑨ 위원회의 업무를 효율적으로 추진하기 위하여 위원회에 분과위원회를 둘 수 있다. ⑩ 제1항부터 제9항까지에서 규정한 사항 외에 위원회 및 분과위원회의 구성·운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
---	---

⑤ 그 밖에 위원회의 심의, 조정 업무에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	
--	--

사용후 배터리 산업의 육성·지원 또는 거래환경 조성을 위하여 두 법률안은 사용후배터리심의위원회(송재봉의원안) 또는 사용후 배터리 정책위원회(박형수의원안)를 설치하도록 규정하고 있음.

송재봉의원안에 따른 “사용후배터리심의위원회”는 산업통상자원부 소속 위원회로서 위원장 1명을 포함한 9명의 위원으로 구성하여 사용후 배터리의 공정한 거래환경 조성, 거래에 관한 분쟁의 조정 및 관리 사업자 등록 요건 심의 등을 하도록 규정하는 한편,

박형수의원안에 따른 “사용후 배터리 정책위원회”는 기획재정부 소속 위원회로서 기획재정부차관을 위원장으로 하는 11명 이내의 위원으로 구성하여 사용후 배터리 산업의 체계적인 육성·지원을 통한 재제조·재사용·재활용 산업의 성장기반 구축 등을 심의하도록 하고 있음.

사용후 배터리 산업은 인증·등록 및 도로운행과·제조 및 재사용 및 보급·충전까지 연계되는 다 부처 협업사업으로, 현재 기획재정부 주관으로 관련 부처 합동으로 「사용후 배터리 산업 육성을 위한 법·제도·인프라 구축방안」을 준비하고, 역시 기재부 주관으로 배터리

전주기 이력관리 통합포털 TF를 운영하고 있는 점, 해당 구축방안에
따를 때에도 기획재정부 1차관을 위원장으로 하는 정책위원회를 예정
하고 있는 점 등을 고려한 논의가 필요한 것으로 보임.

산업통상자원부·국토교통부 및 환경부는 사용후 배터리 산업은 여
러 부처 소관 사항이 중첩된 영역으로 기획재정부 소속으로 위원회
설치할 필요가 있다는 입장임.

마. 사용후 배터리의 안전관리

송재봉의원안	박형수의원안
제4장 사용후 배터리의 안전관리 제17조(사용후 배터리의 활용전검사) ① 판매사업자 또는 활용사업자는 사용후 배터리가 재제조 또는 재사용 목적으로 이용되기 이전에 활용전검사를 받아야 한다. ② 활용전검사의 절차 및 방법, 안전기준 등은 산업통상자원부장관이 국토교통부장관과 협의하여 정한 후 이를 고시한다. ③ 산업통상자원부장관은 사용후 배터리의 안전한 활용을 위하여 활용전검사와 관련된 업무를 수행하는 법인이나 단체를 활용전검사기관으로 지정할 수 있다. 활용전검사기관의 지정과 관련한 세부사항은 산업통상자원부장관이 국토교통부장관과 협의하여 정한 후 이를 고시한다. ④ 활용사업자는 제1항에 따른 활용전검사의 결과를 제23조에 따른 통합이력관리시스템에 등록하여야 한다. 제18조(재제조 또는 재사용 제품의 안전검사) ① 국토교통부장관 등 중앙행정기관의 장은 제품의 안전성과 신뢰성을 확보하기 위하여 대통령령으로 지정하는 재제조 또는 재사용 제품은 안전검사를 받아야 한다. ② 누구든지 제품 안전검사를 받지 아니하거나 검사 결과 부적합판정을	제4장 사용후 배터리의 안전관리 제14조(사용후 배터리에 대한 성능평가) ① 전기자동차 등 대통령령으로 정하는 제품을 소유한 자는 사용후 배터리를 해당 제품으로부터 분리하려는 경우에는 이를 분리하기 전에 사용후 배터리의 성능 및 안전에 관한 평가(이하 “성능평가”라 한다)를 받아야 한다. 다만, 제품의 특성상 사용후 배터리를 분리하기 전에 성능평가를 받기 곤란한 경우 등 대통령령으로 정하는 경우에 해당하면 사용후 배터리를 분리한 후에 성능평가를 받을 수 있다. ② 사용후 배터리 중 전기자동차등 배터리에 대한 제1항의 성능평가에 관하여는 「자동차관리법」에서 정하는 바에 따른다. ③ 사용후 배터리 중 기타에너지저장장치배터리에 대한 제1항의 성능평가를 받으려는 자는 산업통상자원부령으로 정하는 바에 따라 산업통상자원부장관에게 성능평가를 신청하여야 한다. ④ 산업통상자원부장관은 제3항에 따라 성능평가 신청을 받은 경우에는 사용후 배터리의 성능 및 안전성을 산업통상자원부령으로 정하는 기준에 따라 평가한 후 그 결과를 신청자에게 통지하여야 한다.

받은 안전검사 대상 품목을 판매·유통해서는 아니 된다. ③ 제1항에 따라 지정된 대상 품목과 관련하여 관계 중앙행정기관의 장은 제품의 안전검사와 관련한 절차 및 방법, 안전기준 등을 정하여 고시한다. ④ 관계 중앙행정기관의 장은 제2항에 따른 제품 안전검사와 관련된 업무를 수행하는 법인이나 단체를 제품 안전검사기관으로 지정할 수 있다. 제품 안전검사기관의 지정과 관련한 세부사항은 관계 중앙행정기관의 장이 정하여 고시한다. ⑤ 활용사업자는 재제조 또는 재사용 제품 중 제1항에 따라 지정된 안전검사 대상 품목을 판매·유통하기 전에 해당 제품의 안전검사 결과를 제23조에 따른 통합이력관리시스템에 등록하여야 한다. 제19조(사용후 배터리의 사후검사) ① 국토교통부장관 등 관계 중앙행정기관의 장은 판매·유통된 재제조 또는 재사용 제품의 안전 및 품질유지 등을 위하여 해당 제품을 구매한 자에게 제18조제4항에 따른 제품 안전검사기관을 통하여 사후검사를 받도록 할 수 있다. ② 제1항에 따른 사후검사의 대상 품목, 검사방법, 주기 등 구체적인 사항은 국토교통부장관 등 관계 중앙행정기관의 장이 정하여 고시한다. ③ 제1항에 따라 사후검사를 한 제품 안전검사기관은 그 결과를 제23조에 따른 통합이력관리시스템에 등	⑤ 누구든지 제4항에 따른 성능평가의 결과를 위조하거나 변조하여서는 아니 된다. ⑥ 제4항에 따른 평가 기준 및 방법 등에 관하여 필요한 사항은 산업통상자원부령으로 정한다. 제15조(안전검사대상제품의 유통 전 안전검사) ① 재제조되거나 재사용된 배터리가 탑재된 제품으로서 대통령령으로 정하는 제품(이하 “안전검사대상제품”이라 한다)을 판매하려는 자는 해당 제품을 판매하기 전에 유통 전 안전검사를 받아야 한다. 다만, 해당 제품에 대하여 개별 법률에 따라 유통 전 안전검사에 상응하는 검사를 받은 경우에는 이 법에 따른 유통 전 안전검사를 받은 것으로 본다. ② 안전검사대상제품 중 재제조된 배터리가 탑재된 제품에 대한 제1항의 유통 전 안전검사에 관하여는 「자동차관리법」에서 정하는 바에 따른다. ③ 제1항에 따른 유통 전 안전검사의 기준·절차·방법 등에 관하여 필요한 사항은 산업통상자원부령으로 정한다. 제16조(안전검사대상제품의 정기 안전검사) ① 안전검사대상제품을 소유한 자는 제15조제1항에 따른 유통 전 안전검사를 받은 날부터 매 3년마다 정기 안전검사를 받아야 한다. 다만, 해당 제품에 대하여 개별 법률에 따라 정기 안전검사에 상응하는 검사를 받은 경우에는 이 법에 따른
---	---

록하여야 한다.	정기 안전검사를 받은 것으로 본다. ② 안전검사대상제품 중 재제조된 배터리가 탑재된 제품에 대한 제1항의 정기 안전검사에 관하여는 「자동차관리법」에서 정하는 바에 따른다. ③ 제1항에 따른 정기 안전검사의 기준·절차·방법 등에 관하여 필요한 사항은 산업통상자원부령으로 정한다.
-----------------	---

사용후 배터리의 안전관리에 관하여 두 법률안은 각각 3단계의 안전검사를 규정하고 있음.

송재봉의원안은 사용후 배터리의 활용전검사, 재제조 또는 재사용 제품의 안전검사, 사용후 배터리의 사후검사 등 3단계 안전검사를 규정하고 있고,

박형수의원안은 사용후 배터리에 대한 성능평가, 안전검사대상제품의 유통 전 안전검사, 안전검사대상제품의 정기 안전검사 등 3단계 안전검사를 규정하고 있음.

송재봉의원안은 사용후 배터리를 재제조·재사용 목적 이용 전에 “활용전검사”를 받도록 하고, 재제조·재사용 제품의 판매·유통 전에 “재제조·재사용제품 안전검사”를 받도록 하면서, 해당 제품의 구매가 이루어진 후 구매자에게 “사후검사”를 받도록 할 수 있게 규정하고 있음.

한편 박형수의원안은 사용후 배터리를 제품으로 분리하기 전에 “성능평가”를 받도록 하고, 유통 전에 “유통 전 안전검사”를 받도록 하는 한편, 유통 전후를 불문하고 유통 전 안전검사를 받은 날부터 3년마다 “정기 안전검사”를 받도록하고 있음.

<표 5> 사용후 배터리 관련 안전검사 방안

구분	송재봉의원안	박형수의원안
활용전	활용전검사 - 재제조·재사용 전 - 산업통상부장관이 국토교통부장관과 협의	탈건 전 성능평가 - 배터리 분리 전 - 전기자동차: 국토부 / 그 외: 산업부
유통전	재제조·재사용제품 안전검사 - 판매·유통 전 - 국토교통부장관 등 중앙행정기관장	유통 전 안전검사 - 유통 전 - 재제조: 국토부 / 그 외: 산업부
유통후	사후검사 - 구매 후 구매자 - 국토교통부장관 등 중앙행정기관장	정기 안전검사 - 유통 전후 불문 소유자 - 재제조: 국토부 / 그 외: 산업부

먼저 안전검사와 관련하여, 양 법률안 모두 판매 또는 유통 전 안전검사를 받도록 하고 있는데 국민 안전을 고려할 때 재제조 또는 재사용 등 배터리의 유통 전에 안전검사는 반드시 실시하여야 할 필요가 있다고 할 것이며, 이에 대해서는 관계부처 모두 동의하는 입장임.

다음으로 사전 안전검사와 관련하여, 송재봉의원안은 재제조·재사용 이용 목적 전에 활용전검사를 받도록 하는 한편, 박형수의원안은 배터리 분리 전 성능평가를 받도록 규정하고 있음.

본격적인 재제조 또는 재사용 이전에 사용후 배터리의 성능 또는 안전성을 점검할 필요성이 있는데, 박형수의원안은 “배터리 분리 전”을 검사시점으로 규정하고 있어 배터리 분리 전에 해당 배터리의 분리 안전 여부 및 재제조·재사용 경제성 여부를 검토하도록 하는 반면,

송재봉의원안은 “재제조·재사용 이용 목적 전”으로 상대적으로 넓은 범위를 규정하고 있어 사전 안전검사를 실시하는 특정 시점에 대해 추가적인 논의가 필요한 것으로 보임.

다음으로 사후 안전검사와 관련하여 송재봉의원안은 구매 후 구매자가 안전점검을 받도록 하는 한편, 박형수의원안은 구매 여부를 불문하고 재제조·재사용배터리를 소유한 자가 안전검사 후 3년이 경과할 때마다 정기 안전검사를 받도록 하고 있음.

사후 안전검사의 필요성과 재제조·재사용 배터리의 특성상 안전검사 후 일정기간이 경과한 경우 다시 안전검사가 필요한 점 등을 고려할 때 정기적으로 안전검사를 받도록 하는 방안을 검토할 수 있음.

산업통상자원부·국토교통부·환경부 등 관련 부처는 「사용후 배터리 산업 육성을 위한 법·제도·인프라 구축방안」에 근거하여 탈거 전 성능평가·유통전 안전검사·정기 안전검사 체제에 동의하는 입장임.

바. 사용후 배터리 이력관리시스템의 구축 및 운영

송재봉의원안	박형수의원안
제23조(배터리 통합이력관리시스템의 구축) ① 산업통상자원부장관, 국토교통부장관 및 환경부장관은 전기자동차 배터리의 전주기(全週期) 이력 및 상태에 관한 정보를 효율적이고 체계적으로 관리하고 안정적인 배터리 공급망을 확보하기 위하여 다음 각 호의 정보가 포함된 전기자동차 배터리 통합이력관리시스템(이하 “통합이력관리시스템”이라 한다)을 공동으로 구축·운영할 수 있다. 1. 전기자동차 배터리의 제조자 및 제조일자·지역, 원료 구성 및 형태 등 일반 정보 2. 전기자동차 배터리의 충전상태 기록내역, 사고·수리 및 교환 이력 등 사용이력 정보 3. 사용후 배터리를 전기자동차에서 분리한 사용후 배터리 유형과 외관 상태 등 취득 정보 4. 사용후 배터리 거래의 참여자, 거래일, 거래 단가 및 물량, 거래 대상의 잔존가치 평가 결과 등 거래 정보 5. 사용후 배터리를 재제조·재사용하는 경우 해당 사용후 배터리의 안전검사 결과, 일반정보 및 기본 성능 정보 등 재제조·재사용 정보 6. 사용후 배터리를 재활용하는 경우 해당 사용후 배터리의 재활용 일자, 재활용 원료 명칭·무게, 폐기물 처리 결과 등 재활용 정보	제21조(사용후 배터리 이력관리시스템의 구축) 정부는 사용후 배터리 이력정보의 효율적인 관리를 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 전자정보처리시스템을 구축·운영할 수 있다.

7. 그 밖에 전기자동차 배터리의 통합이력관리를 위하여 산업통상자원부장관이 국토교통부장관 및 환경부장관과 협의하여 고시하는 정보 ② 다음 각 호에 해당하는 자는 통합이력관리시스템에 제1항 각 호의 정보를 등재하여야 한다. 1. 「자동차관리법」 제30조제3항에 따른 자동차제작자등 2. 전기자동차 배터리를 제조, 판매, 판매 중개 또는 대여하는 자 3. 제26조에 따라 등록한 사용후 배터리 관리사업자 4. 「자동차관리법」 제8조, 제11조 또는 제12조에 따라 전기자동차를 신규등록·변경등록 또는 이전등록한 자 5. 「자동차관리법」 제44조, 제44조의2, 제45조, 제45조의2에 따른 자동차검사대행자, 자동차종합검사대행자, 지정정비사업자, 종합검사지정정비사업자 6. 사용후 배터리를 전기차에서 분리한 「자동차관리법」 제53조에 따른 자동차관리사업자 7. 그 밖에 제1항 각 호의 정보를 취득할 수 있는 자로서 산업통상자원부령으로 정하는 자 ③ 산업통상자원부장관은 국토교통부장관 및 환경부장관과 협의하여 제1항 각 호의 정보의 등록 범위, 등록 절차 및 방법 등 세부 내용을 정한 후 이를 고시한다.	
---	--

사용후 배터리의 종합적 이력관리와 관련하여 두 법률안 모두 이력 관리시스템을 구축·운영하도록 규정하고 있음.

송재봉의원안은 산업통상부장관·국토교통부장관 및 환경부장관이 전기자동차 배터리 통합이력관리시스템을 공동으로 구축·운영할 수 있도록 하되, 전기자동차 배터리의 제조자 및 제조일자·지역, 원료 구성 및 형태 등 해당 시스템에 포함할 정보를 구체적으로 열거하고 있는 반면, 박형수의원안은 정부가 대통령령으로 정하는 바에 따라 전자정보처리시스템을 구축·운영할 수 있도록 규정하면서 해당 시스템에서 구체적으로 관리해야 할 사항을 대통령령에 위임하고 있음.

이와 관련하여 2024년 정부가 발표한 「사용후 배터리 산업 육성을 위한 법·제도·인프라 구축방안」에서는 산업통상자원부는 “배터리 공급망 데이터 플랫폼”과 “거래정보 시스템”, 국토교통부는 “전기차 배터리 안정인증관리 시스템”, 환경부는 “전기차 전주기 통합환경정보 시스템”을 구축하고,

각 시스템을 연계한 “배터리 전주기 이력관리 시스템”을 운영하는 것으로 계획함.

사용후 배터리 산업 육성을 위해서는 각 부처가 설치·운영하는 시스템의 정확성·안정성 뿐 아니라 부처간 시스템의 유기적인 연계와

활용이 중요할 것으로 보임.

또한 사용후 배터리 관리시스템의 구축시 시스템별 구체적인 등록 정보가 중복 수집·관리되지 않도록 사전에 부처 간 확인·조율하는 과정이 필요하다는 점을 함께 고려할 필요가 있음.

사. 사용의무제 및 인증제

송재봉의원안	박형수의원안
제32조(재생원료 사용 목표비율 등) ① 전기자동차 배터리를 제조하는 자는 산업통상자원부령으로 정하는 비율 이상의 재생원료를 사용하여야 한다. ② 전기자동차 배터리를 수입하는 자(전기자동차를 수입하는 자를 포함한다. 이하 같다)는 제1항에서 정하는 비율 이상의 재생원료를 사용한 전기자동차 배터리를 수입하여야 한다. ③ 산업통상자원부장관은 매년 환경부장관 등 관계 중앙행정기관의 장과 협의하여 제1항에 따른 사용비율을 정하여야 한다. 이 경우 광물자원의 수급현황, 재생원료 활용기술, 사용후 배터리 발생량 등을 고려하여야 한다. ④ 산업통상자원부장관은 제1항에 따른 재생원료 의무사용과 관련한 단체 및 관계 전문가의 의견을 들어야 한다. ⑤ 산업통상자원부장관은 제1항 및 제2항에 따른 재생원료 사용 목표의 달성 여부를 확인하기 위하여 전기자동차 배터리를 제조하거나 수입하는 자에게 산업통상자원부령으로 정하는 바에 따라 필요한 자료의 제출을 요구할 수 있다. ⑥ 제1항부터 제5항까지에 따른 재생원료 사용 목표비율 산정의 구체적인 기준, 의견청취, 목표 달성 여	제22조(재생원료 생산 인증제도) ① 환경부장관은 자원의 순환이용 촉진을 위하여 재생원료가 배터리에서 추출된 재생원료임을 인증할 수 있다. ② 환경부장관은 제1항에 따라 인증을 실시할 경우 산업통상자원부장관과 협의하여 인증의 대상, 기준, 절차 및 사후관리 등 필요한 세부사항을 정한 후 이를 고시하여야 한다. ③ 환경부장관은 제1항에 따른 인증을 받은 자가 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 인증을 받은 경우에는 그 인증을 취소하여야 한다. ④ 제3항에 따른 인증 취소의 기준 및 절차 등에 관하여는 환경부장관이 정하여 고시한다. 제23조(재생원료 사용여부 및 함유율 인증제도) ① 산업통상자원부장관은 배터리의 공급망 안정화를 위하여 재생원료를 활용하여 제조한 배터리에 대한 재생원료 사용여부 및 함유율을 인증할 수 있다. ② 산업통상자원부장관은 제1항에 따라 인증을 실시할 경우 환경부장관과 협의하여 인증의 대상, 기준, 절차 및 사후관리 등 필요한 세부사항을 정한 후 이를 고시하여야 한다. ③ 산업통상자원부장관은 제1항에 따른 인증을 받은 자가 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 인증을 받은 경우에는 그 인증을 취소하여야 한

부 확인 방법 및 절차 등에 필요한 사항은 산업통상자원부령으로 정한다. 제33조(재제조 및 재사용 배터리에 대한 재생원료 사용 목표비율 간주 인정) 제32조에도 불구하고 사용후 배터리를 재제조 또는 재사용한 경우에는 산업통상자원부령으로 정하는 바에 따라 재생원료 사용의무를 이행한 것으로 본다.	다. ④ 제3항에 따른 인증 취소의 기준 및 절차 등에 관하여는 산업통상자원부장관이 정하여 고시한다. 제24조(재생원료 함유율 목표제) ① 환경부장관은 배터리의 순환이용 및 재생원료 사용을 촉진하기 위하여 제조 또는 수입하는 배터리에 대한 재생원료별 함유율 목표를 정할 수 있다. ② 환경부장관은 제1항에 따라 함유율 목표를 정하려는 경우에는 산업통상자원부장관과 협의하여 대상 품목, 함유율 목표, 그 밖에 필요한 사항을 정하여 고시하여야 한다. ③ 환경부장관은 제1항에 따른 함유율 목표 달성여부를 확인하기 위하여 필요한 경우에는 배터리를 제조 또는 수입하는 자에게 관련 자료 및 정보의 제공을 요청할 수 있다.
--	--

송재봉의원안은 전기자동차 배터리를 제조하는 자 또는 전기자동차 배터리를 수입하는 자는 산업통상자원부령으로 정하는 비율 이상의 재생원료를 사용한 배터리를 제조 및 수입하도록 의무화하고,

박형수의원안은 산업통상자원부장관이 재생원료를 활용하여 제조한 배터리에 대해 재생원료 사용여부 및 함유율을 인증할 수 있게 하며, 환경부장관이 배터리에서 추출한 재생원료를 인증할 수 있도록 하면서 제조·수입 배터리에 대해 재생원료별 함유율 목표를 정할 수 있게 함.

일정 비율 이상의 재생원료 사용의무 부과는 자원의 재사용을 촉진하고 폐기물 및 탄소배출을 저감하며, 배터리 재활용 등 친환경 산업 생태계를 구축·선점함과 동시에 현재 수요부족으로 어려움에 직면해 있는 배터리 재활용 소재 관련 산업의 활성화 측면에서 도입에 긍정적인 측면이 있는 반면,

재생원료 확보 및 사용 과정에서 기술 및 인프라가 충분히 갖춰지지 않는 상황에서는 원가상승 및 공급 안정성 등으로 인한 부담이 있어 배터리 완제품 및 자동차 제조사 입장에서는 경쟁력을 떨어뜨리는 규제로 작용할 수 있는 측면이 있음.

유럽연합은 배터리 제조시 재생원료 사용 의무화와 관련하여 EU 배터리법에 따라 2026년 계산·검증 방법론 확정, 2029년 사용목표 수정 등의 절차를 거쳐 2031년부터 전기차 배터리에 리튬, 코발트, 니켈 등 일정 비율 이상의 재생원료를 사용하도록 하고 있으며, 향후 비중을 점차 상향할 계획임.

송재봉의원안과 같이 재생원료 사용·수입에 대한 의무를 부과할지 또는 박형수의원안과 같이 목표를 정하고 이에 대한 달성여부를 조사할 수 있게 하여 간접적으로 재생원료 사용을 유도할지 여부 등에 대하여는 재생원료 사용 확대 추진의 시급성, 사용후 배터리 산업 육성 측면과 함께 배터리 완제품 및 자동차 제조사 등에 미칠 부담 및 원가상승 가능성 등을 종합적으로 고려하여 논의할 사안으로 보임.

산업통상자원부는 EU 배터리법 대응 및 재활용 업계 활성화 취지에는 공감하나 배터리 제조·수입업자에 대한 일괄적 의무 부과는 신중할 필요가 있으므로, 현 시점에서는 해외 규제 동향 파악 및 국내 업계의 충분한 준비를 위해 시행 시기를 연기하고, 재생원료 사용을 자발적으로 확대하도록 유도하는 방안이 바람직하다는 입장임.

국토교통부와 환경부는 업계에서 목표비율을 준수하기 위해서는 국내 재생원료 생산·활용 등에 대한 인증 등 인프라 구축이 선행되어야

함을 고려하여 임의사항으로 규정할 필요가 있고, 목표 비율의 결정은 환경부장관이 산업통상자원부장관과 협의하여 결정할 필요가 있다는 의견임.

아. 부칙

송재봉의원안	박형수의원안
부 칙	부 칙
이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.	제1조(시행일) 이 법은 2027년 7월 1일부터 시행한다. 다만, 제22조는 이 법 시행일부터 4년을 넘지 아니하는 범위에서 대통령령으로 정하는 날부터 시행한다. 제2조(유통사업자의 등록에 관한 경과조치) ① 이 법 시행 당시 사용후 배터리의 판매 또는 판매를 중개·알선하는 것을 업으로 하는 자는 이 법에 따라 등록을 한 것으로 본다. 다만, 이 법 시행일부터 6개월 이내에 제5조제1항에 따른 등록 기준을 갖추어 다시 등록을 하여야 한다. ② 제1항 단서에 따른 기간 내에 다시 등록을 하지 아니하면 그 기간이 경과한 날부터 해당 등록의 효력은 상실한다. 제3조(재사용사업자의 등록에 관한 경과조치) ① 이 법 시행 당시 사용후 배터리를 재사용하는 것을 업으로 하는 자는 이 법에 따라 등록을 한 것으로 본다. 다만, 이 법 시행일부터 6개월 이내에 제9조제1항에 따른 등록 기준을 갖추어 다시 등록을 하여야 한다. ② 제1항 단서에 따른 기간 내에 다시 등록을 하지 아니하면 그 기간이 경과한 날부터 해당 등록의 효력은 상실한다.

제정안의 시행시기와 관련하여 부칙에서 송재봉의원안은 공포 후 6개월이 경과한 날로 규정하는 한편,

박형수의원안은 시행일을 2027년 7월로 하되 재생원료 함유율 목표제도는 시행일로부터 4년이 넘지 아니하는 범위에서 대통령령으로 정하는 날부터로 규정하며, 유통사업자의 등록에 대한 경과조치, 재사용사업자의 등록에 관한 경과조치 등을 규정함.

법률의 시행일은 하위 법령의 정비가 필요한 경우 통상적으로 6개월의 유예기간을 두고, 법률의 시행이 긴급한 경우 3개월의 유예기간을 두며, 기관의 설립이나 인력의 채용 등 충분한 준비기간이 필요한 경우에는 1년의 유예기간을 두는 것이 일반적임⁹⁾.

제정안에서는 사용후 배터리 관련 사업자의 등록, 이력정보시스템의 구축, 각종 검사 등의 체계 마련, 인증체계 마련, 재생원료 사용/사용여부 및 함유율 목표제 등을 규정하여 이 법의 시행에 따른 제도적, 물적, 기술적 준비가 필요하므로 적정 기간의 준비 기간이 필요한 것으로 보이며,

9) 국회사무처, 「법제기준과 실제」, 2024.5.

특히 인증체계 마련 및 재생원료 사용/사용여부 및 함유율 목표제의 도입과 관련해서는 EU 배터리법에 따른 재생원료 사용 의무제가 2031년부터 시행되는 점 등을 감안하여 시행일을 정할 필요가 있을 것으로 보임.

또한, 유통사업자 및 재사용업자에 대한 경과조치는 현재 또는 이 법의 시행 시점을 기준으로 사용후 배터리의 판매·중개·알선 및 재사용 관련 사업을 영위해오던 사업자가 있을 것으로 예상되므로, 경과조치를 두는 것이 사업자의 영업의 안정성을 기하는데 필요할 것으로 예상되므로 반영할 필요가 있을 것으로 보임.

산업통상자원부는 전기자동차에 대한 사용후 배터리 성능평가 제도 등의 본격적인 도입이 가능할 것으로 보이는 2027년 하반기부터 시행하는 것이 바람직하다는 입장임.

문 의 처
02)6788-5460

참고 1

사용후 배터리 발생량 및 시장 규모 전망 통계

1. 국내 사용후 배터리 관련 전망

- (발생량) '23년 2,355개에서 '30년 10.7만개 수준으로 연평균 47% 성장 전망
(환경부 추정)
 - ('22년)1,099개 → ('23년)2,355개 → ('25년)8,321개 → ('29년)78,981개 → ('30년)107,500개
- (시장) '23년 2,737억원에서 '32년 4,655억원 수준으로 연평균 6%, 10년간 70% 성장 전망 (EMR 추정)

2. 글로벌 사용후 배터리 관련 전망

- (발생량) '23년 18GWh에서 '40년 3,339GWh 수준으로 연 33% 성장 전망

< 연도별 글로벌 전기차 사용후 배터리 발생량 추정(GWh, SNE리서치) >

'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'40
18	25	44	72	112	182	247	338	3,339

- (시장) '23년 \$107억에서 '40년 \$2,089억 수준으로 연 17% 성장 전망

< 연도별 글로벌 전기차 사용후 배터리 재활용 시장규모 추정(백만달러, SNE리서치) >

'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'40
10,772	14,531	20,764	25,200	28,296	33,783	37,905	42,408	208,936

참고 2

EU 배터리법 주요 내용

① 탄소발자국(Carbon footprint)

- 배터리 Life-cycle*에 대한 탄소배출량 측정 및 공개(라벨링) 의무를 부여하고, 탄소배출량이 일정 수준 이상시 EU시장 판매를 제한

* 대상범위: 원자재 확보·가공 → 배터리 제조 → 유통 → 해체·재활용(※ 사용단계는 제외)

⇒ (집행위 위임) △탄소배출량 계산·검증법, △라벨링, △시판 허용기준

② 재생원료 사용 의무(Recycled contents)

- 배터리 제조시 폐배터리 등에서 회수된 원료를 일정량 이상* 의무 사용

* ('31년) 코발트 16%, 리튬 6%, 니켈 6% → ('35년) 코발트 26%, 리튬 12%, 니켈 15%

- (재생원료 확보 출처) 배터리 제조 폐기물(Battery manufacturing waste) 및 사용후 폐기물(post-consumer waste)을 법률에 명시

⇒ (집행위 위임사항) 재생원료 사용 계산·검증법 하위법령 마련 및 재생원료 사용 여건 평가 후 최소 사용비중 수정

③ 배터리 공급망 실사(Due diligence)

- 원자재 공급망 추적시스템* 구축 및 리스크 관리 계획 등을 담은 공급망 실사 정책을 마련하고, 제3자를 통한 검증 및 결과 공개

* 원자재 유형, 공급자, 원산지, 물량 정보 및 제3자의 공급망 실사 검증 결과 등 포함

⇒ (집행위 위임) 가이드라인 마련, 실사 대상 원자재, 리스크 목록 수정

④ 생산자책임재활용 의무(EPR; Extended Producer Responsibility)

- 생산자는 회원국이 관리하는 생산자 명부에 등록하고 해당 회원국에서 발생하는 폐배터리를 회수/운송/처리·재활용하고 보고할 의무

- 생산자로부터 폐배터리를 인계받은 재활용업자는 폐배터리 재활용시 최소 재활용 효율 및 물질 회수 기준을 준수*

* 리튬전지 최소 재활용 효율: ('25년) 평균 무게의 65% → ('30년) 평균 무게의 70%

물질 회수: ('27년) 코발트90%, 리튬50%, 니켈90% → ('31년) 코발트95%, 리튬80%, 니켈95%

⇒ (집행위 위임) EPR 평가·개선방안, 재활용 효율/물질 회수 계산·검증법

⑤ 배터리 여권(Digital battery passport)

- 전기차용 및 산업용 배터리는 성능 및 재료 구성, 충방전 횟수 등 QR코드로 접속 가능한 전자적 기록을 보유할 의무

⇒ (집행위 위임) 정보 목록의 변경, 정보 접근권한 관련 규정