November 16, 2026

「사용후배터리법」 시행을 앞둔 하위법령 쟁점과 우리 기업의 대응 과제

「사용후 배터리의 관리 및 산업육성에 관한 법률」(이하 "**사용후배터리법**")이 2026. 5. 26. 공포되어 2027. 5. 27.부터 시행됩니다. 사용후배터리법은 그간 주로 폐기물 관점에서 관리되어 온 사용후 배터리에 대해 체계적인 관리와 산업 육성을 위한 별도의 법적 기반을 마련한 법률로서, 유통·재사용사업자 등록제, 분리 전 성능평가와 유통 전·정기 안전검사, 공공거래시스템과 이력관리시스템, 재생원료 생산·사용 인증 및 함유율 목표제를 도입합니다. 이와 연계하여 개정된 「자동차관리법」은 전기자동차 등의 사용후 배터리에 대한 성능평가와 등급 구분, 재제조 배터리 사업자 등록 및 안전검사, 보관·운송 기준 등을 규정하고 있으며, 관련 개정 규정은 2027. 7. 1.부터 시행됩니다. 다만 등록기준, 성능평가·안전검사 대상 제품, 재생원료 인증기준 등 핵심 사항 대부분이 대통령령·부령·고시에 위임되어 있어 실제 규율 수준은 하위 법령에서 결정됩니다. 법 시행을 약 6개월 앞둔 현 시점에는 하위 법령 제정 절차, 재생원료 인증제도 시범사업의 종료 및 세부 운영지침 마련, 기업별 2027년 사업계획·예산 수립이 병행되고 있습니다.

I. 사용후배터리법의 주요 내용

1. 제정 경과와 규율 체계

정부는 국내 사용후 배터리 배출량이 2023년 2,355개에서 2030년 약 10만 7,500개로 증가할 것으로 전망하고,[1] 이에 대응하여 2024. 7. 10. 관계부처 합동으로 「사용후 배터리 산업육성을 위한 법·제도·인프라 구축방안」을 발표하였습니다. 이에 따라 사용후배터리법 제정안이 발의되어 국회 의결을 거쳐 2026. 5. 26. 공포되었습니다.

사용후배터리법은 사용후 배터리의 관리에 관하여 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고 적용되며, 재정경제부에 재정경제부차관을 위원장으로 하는 11명 이내의 사용후 배터리 정책위원회를 두어 정책 조정, 거래·등록, 안전관리, 이력관리시스템 및 관계 법령 제·개정 사항을 심의·조정하도록 하였습니다. 다만 재제조는 「자동차관리법」상 부품제작자등 등록, 재활용은 「폐기물관리법」의 폐기물처리업 허가 체계와 연결되어 있으므로, 하나의 배터리라도

1 산업통상부 보도자료, 「사용후 배터리 안전 관리체계 도입으로 배터리 순환 생태계 구축」, 2026. 5. 20.(5. 21. 조간). 배출량은 한국환경연구원(KEI)·환경부 등의 추정치로 같은 자료에 인용된 수치임

거래·평가·재제조·재활용 단계별로 산업통상부, 국토교통부, 기후에너지환경부 소관 법령이 함께 적용되는 구조입니다. 사용후배터리법이 정하는 사업자 유형별 규율은 아래와 같습니다.

구분	지위 근거	주요 의무 및 제재
유통사업자	산업통상부장관 등록 (시설·인력기준은 대통령령)(제 6 조)	- 다른 유통사업자, 재제조·재사용·재활용사업자에게만 판매·중개·알선 가능(연구 목적 등 대통령령으로 정하는 예외)(제 7 조 제 1 항) - 판매 시 성능평가 결과를 구매자에게 제공(제 7 조 제 2 항) - 지위 승계 시 30 일 이내 신고(제 8 조) - 미등록 영업 및 준수사항 위반: 1 년 이하 징역 또는 1 천만 원 이하 벌금(제 30 조)
재제조사업자	「자동차관리법」 제 35 조의 15 에 따른 부품제작자등 등록(제 2 조 제 4 호, 2027. 7. 1. 시행)	- 「자동차관리법」상 안전성시험, 유통전 안전검사 등 적용 - 사용후배터리법상 유통사업자의 거래상대방 규정, 공정거래 가이드라인, 기술개발 지원 대상
재사용사업자	산업통상부장관 등록 (시설·인력기준은 대통령령)(제 10 조)	- 사용후배터리법상 유통사업자의 거래상대방 규정, 공정거래 가이드라인, 기술개발 지원 대상 - 재사용 제품 구매자의 손해배상을 담보하는 공제 또는 보험 가입(제 13 조, 미가입 시 300 만 원 이하 과태료) - 미등록 재사용: 1 년 이하 징역 또는 1 천만 원 이하 벌금(제 30 조 제 3 호)
재활용사업자	「폐기물관리법」 제 25 조 제 5 항 제 5 호~제 7 호의 폐기물처리업 허가 (제 2 조 제 6 호)	- 배터리 제조 과정의 부산물도 재활용사업자의 재활용 대상 배터리에 포함 - 「폐기물관리법」상 허가 및 재활용 기준 적용, 재생원료 생산인증(제 21 조) 활용 가능 - 사용후배터리법상 유통사업자의 거래상대방 규정, 공정거래 가이드라인, 기술개발 지원 대상

2. 안전관리 인프라: 성능평가와 안전검사

전기자동차 등 대통령령으로 정하는 제품의 소유자는 사용후 배터리를 분리하기 전에 성능 및 안전에 관한 평가(이하 "**성능평가**")를 받아야 합니다(다만, 제품 특성상 분리 전 평가가 곤란한 경우 등에는 분리 후 평가를 받을 수 있습니다). 전기자동차등배터리의 성능평가는 「자동차관리법」 제35조의13에 따르고, 기타에너지저장장치배터리의 성능평가는 산업통상부장관에게 신청합니다. 성능평가 결과를 위조·변조하면 형사처벌 대상이 되고, 성능평가 의무가 적용되는 기타에너지저장장치배터리를 법령상 예외에 해당하지 않음에도 성능평가 없이 분리하는 경우

과태료가 부과됩니다.[2]

개정 「자동차관리법」은 성능평가 결과를 재제조 등급, 재사용 등급, 재활용 등급으로 구분하고, 판정된 등급의 용도가 아닌 용도로 사용하는 행위를 원칙적으로 금지합니다(다만 상위 등급을 하위 등급 용도로 사용하는 것은 허용).[3] 아울러 성능평가대행자 지정, 재제조 배터리 사업자 등록, 재제조 배터리 장착 차량의 유통전 안전검사, 사용후 배터리 보관·운송 시설·장비 기준, 이력관리시스템 구축, 성능평가대행자 등의 배터리 정보 요청권을 함께 규정하고 있습니다.

재제조 또는 재사용된 배터리가 탑재된 제품 중 대통령령으로 정하는 안전검사대상제품에 대해서는 유통 전 안전검사 의무가 적용됩니다. 다만 「자동차관리법」에 따른 재제조 배터리 탑재 제품의 안전검사는 같은 법에 따른 별도의 검사체계에 따라 이루어지므로, 구체적인 검사대상과 적용 법령을 구분하여 검토할 필요가 있습니다. 안전검사대상제품의 소유자는 유통 전 안전검사를 받은 날부터 3년마다 정기 안전검사를 받아야 합니다. 개별 법률에 따라 이에 상응하는 검사를 받은 경우에는 이 법에 따른 검사를 받은 것으로 봅니다.[4] 한편 국토교통부는 2025. 2. 17.부터 전기차 배터리 안전성 인증제와 배터리 식별번호 기반 이력관리제를 시행하고 있으므로, 새 제도는 제작 단계의 인증·식별 체계 위에 사용 종료 이후의 평가·검사 단계를 추가하는 구조로 이해할 수 있습니다.

3. 거래·이력 인프라와 재생원료 제도

정부는 사용후 배터리 공공 거래시스템과 이력관리시스템을 설치·운영할 수 있고, 산업통상부장관은 국고보조금 수령 기관 등에 재제조·재사용 배터리 탑재 제품의 우선구매를 권고하거나 공정한 거래를 위한 가이드라인을 마련할 수 있습니다. 두 시스템의 구축·운영은 법률상 재량사항으로 규정되어 있으나, 산업통상부와 기후에너지환경부는 2026. 8. 7. 업무협약을 체결하여 각 부처가 구축 중인 정보시스템을 연계한 단일 「배터리 거래·이력 관리 플랫폼」을 구축하기로 하였습니다.[5]

재생원료 제도는 ① 기후에너지환경부의 재생원료 생산인증(제21조), ② 산업통상부의 재생원료 사용 여부 및 함유율 인증(제22조), ③ 기후에너지환경부의 재생원료 함유율 목표제(제23조)로 구성됩니다. 인증의 대상·기준·절차는 각 부처 고시로 정하고, 함유율 목표제는 이 법 시행일부터 2년을 넘지 않는 범위에서 대통령령으로 정하는 날부터 시행됩니다.[6] 입법 과정에서는 재생원료 의무사용제 대신 인증제와 목표제 방식이 채택되었고, 관계 부처가 시행 시기 연기 또는 국내

2 사용후배터리법 제14조, 제30조 제4호, 제31조 제1항 제3호

3 「자동차관리법」(법률 제21412호, 2026. 2. 27. 일부개정) 제35조의13 제1항 내지 제5항 참조

4 사용후배터리법 제15조, 제16조, 제30조 제5호, 제31조 제1항 제4호. 재제조 배터리 탑재 제품은 「자동차관리법」 제35조의16에 따름

5 산업통상부·기후에너지환경부 보도자료, 「산업부와 기후부, 칸막이 허물고 사용후배터리 산업 육성에 박차」, 2026. 8. 7. 참조

6 「사용후 배터리의 관리 및 산업육성에 관한 법률」(법률 제21683호, 2026. 5. 26. 제정) 제21조 내지 제23조 및 부칙 참조

인프라 구축 선행 필요성을 언급한 바 있어, 목표비율과 적용 시점은 하위법령에서 결정될 것으로 보입니다.

II. 주요 일정 및 시행 전 검토사항

1. 주요 일정

시점	주요 내용
2025. 2. 17.	전기차 배터리 안전성 인증제 및 배터리 식별번호 이력관리제 시행(국토교통부)
2026. 6.~12.	기후에너지환경부 배터리 재생원료 생산인증 시범사업(재활용 기업 6 개사 참여, 연말 종료 예정)
2026. 11. 2.	국무조정실, 이차전지 산업 관련 18 개 규제개선 과제 발표(기발표 6 개 과제 포함, 신규 12 개 과제는 10. 30. 확정)
2027. 초	재생원료 생산인증 세부 운영지침 확정 고시(예정)
2027. 5. 27.	사용후배터리법 시행(유통·재사용사업자 등록, 기타에너지저장장치배터리 성능평가, 안전검사, 재생원료 인증 등)
2027. 7. 1.	개정「자동차관리법」시행 및 사용후배터리법 중 재제조·「자동차관리법」상 성능평가 관련 조항 시행
2029. 5. 26 까지	재생원료 함유율 목표제 시행(사용후배터리법 시행일부터 2 년 이내, 대통령령으로 정하는 날)

* (참고 일정)
2027. 2. 18., EU 배터리 여권 의무 적용(전기차 배터리, 경량운송수단/LMT 배터리 및 용량 2kWh 초과 산업용 배터리);
2027. 8. 18., EU 배터리 공급망 실사 의무 적용;
2028. 8. 이후, EU 배터리규정 제8조에 따른 재활용 원료 함량 정보 공개 의무가 적용되고, 2031. 8. 이후에는 최소 함량 의무가적용되는 등 배터리 유형별 법정 일정과 관련 위임법령의 시행 시점에 따라 단계적으로 적용될 예정

2. 주요 고려사항

(1) 하위법령 제정 절차에서의 의견 개진

법령 제정안은 원칙적으로 40일 이상 입법예고를 거쳐야 하고, 이후 규제심사·법제처 심사·국무회의 등의 절차가 이어집니다. 2027. 5. 27. 법 시행을 앞두고 시행령·시행규칙 제정안의 입법예고와 의견수렴 절차가 진행될 것으로 예상되므로, 기업으로서는 관련 동향을 지속적으로 확인할 필요가 있습니다. 사용후배터리법은 등록기준, 평가·검사 대상, 인증기준 등 실무에 직접 영향을 미치는 사항을 하위 법령에 위임하고 있으므로, 입법예고 단계의 의견 제출 기회를 적극 활용할 필요가 있습니다. 실제로 2026. 10. 1. 국회 세미나에서는 성능평가 등급 결정 지표, 배터리 관리 시스템(Battery Management

System, 이하 "**BMS**") 데이터 제공 범위, 보관·운송 기준의 경제성, 법령 간 중복 시설요건 등이 하위 기준의 쟁점으로 논의되었습니다.[7] 입법예고 이후의 검토·심사 일정까지 고려하면, 쟁점별 입장과 근거자료를 사전에 정리해 두는 것이 실효성 있는 의견 개진에 도움이 될 것입니다.

(2) 재생원료 인증제도 세부 기준의 확정

기후에너지환경부는 2026년 말까지 재생원료 생산인증 시범사업을 진행하고, 그 결과를 바탕으로 2027년 초 세부 운영지침을 마련·고시할 계획이라고 발표하였습니다. 한국생산기술연구원이 운영한 재생원료인증제(재생원료 사용 여부·함유율) 시범사업도 2026. 10. 30.까지를 추진기간으로 진행되었으며, 기후에너지환경부는 블랙매스 등 원료물질의 재활용 기준 개선을 「폐기물관리법」 시행규칙에 반영하여 인증제 시행 전에 안착시키겠다는 계획을 밝힌 바 있습니다. 인증 방법론과 세부 기준이 확정되기에 앞서 공정 데이터, 물질흐름 기록, 공급망 증빙 체계를 점검해 두는 것이 바람직합니다.

(3) 2027년 사업계획 및 국내외 규제 일정과의 연계

사용후배터리법(2027. 5. 27.)과 개정 「자동차관리법」(2027. 7. 1.)은 대부분 기업의 2027 회계연도 중에 시행되므로, 등록 요건 충족을 위한 시설·인력 확보, 공제·보험 가입, 성능평가·안전검사 비용, 시스템 연동, 보관시설 투자 등은 2027년 사업계획과 예산에 반영하여 시행에 대비할 필요가 있습니다. 또한, 같은 시기에 EU의 배터리 여권(2027. 2. 18.)과 공급망 실사(2027. 8. 18.)도 적용되고,[8] 2026. 11. 2. 발표된 규제합리화 방안에는 배터리 재활용 원료(블랙매스) 해외 유출 방지 제도화, 수익성 낮은 인산철 배터리 원료의 자원화, 배터리 대여사업자에 대한 폐차 알선 예외 등이 포함되었습니다.[9] 하위 법령의 구체 기준이 확정되지 않은 현 단계에서 대규모 투자를 서두를 필요는 없으나, 확정 기준에 따라 실행할 수 있도록 예산과 의사결정 일정을 미리 설계해 두는 것이 합리적입니다.

III. 실무상 주요 쟁점

1. 적용 범위의 해석

(1) '사용이 종료된' 배터리와 제조부산물

사용후배터리법은 사용후 배터리를 "그 사용이 종료된 배터리"로 정의할 뿐 종료 시점을

---

7 한국경제, 「사용 후 배터리 순환체계 구축…평가 기준 통일하고 전주기 관리해야」, 2026. 10. 1. 참조

8 Regulation (EU) 2023/1542 (EU 배터리규정) 제77조 제1항(배터리 여권), 제48조 제1항(공급망 실사) 참조

9 국무조정실, 「이차전지 산업 성장을 위한 규제합리화 방안 발표」, 2026. 11. 2., 붙임 개선과제 목록 참조

별도로 정하지 않고 있습니다. 「자동차관리법」은 폐차뿐 아니라 리콜 회수, 정비 과정의 교환 등 사유별로 성능평가 주체를 따로 정하고 있으므로, 리콜·정비·사고로 분리된 배터리나 재고·불량품이 사용후배터리법상 유통 규제 대상에 해당하는지는 두 법을 함께 보아 판단해야 합니다. 또한 배터리 제조 과정의 부산물은 재활용사업자 정의에서 '배터리'에 포함되도록 명시되어 있으나, 이는 제2조 제6호(재활용사업자) 및 제7호(재생원료)에 한정되므로, 제조부산물이 곧바로 유통사업자 규제 대상인 '사용후 배터리'에 해당한다는 의미인지는 별도로 확인할 필요가 있습니다.

(2) 기타에너지저장장치배터리와 건설·농업기계

ESS 등 기타에너지저장장치배터리의 범위는 대통령령으로 정해지므로, ESS·UPS 등 어느 제품까지 성능평가·안전검사 대상이 되는지는 시행령에서 확정됩니다. 건설기계·농업기계 탑재 배터리는 법 적용 대상에 포함되지만, 재제조사업자 등록 근거가 「자동차관리법」에 연결되어 있어 해당 배터리의 재제조 등록 근거가 미비하다는 지적이 입법 과정에서 제기된 바 있습니다.

(3) 시행일 차이와 경과조치

재제조사업자 정의(제2조 제4호)와 재제조사업자에 대한 판매 허용 부분(제7조 제1항 중 재제조사업자 부분)은 2027. 7. 1.부터 시행되므로, 2027. 5. 27.부터 6. 30.까지 등록 유통사업자가 가 재제조 목적의 사업자에게 사용후 배터리를 판매할 수 있는지 여부 등이 문제될 수 있습니다. 현행 부칙에는 유통·재사용사업자의 기존 영업에 대한 별도의 포괄적인 등록 유예기간이 명시되어 있지 않습니다[10]. 그러므로 현재 사용후 배터리를 매매·중개하는 기존 사업자도 법 시행일로부터 등록의무를 적용 받을 수 있으므로, 시행일 이전에 등록을 마칠 수 있도록 준비하고, 시차 구간의 거래는 하위 법령이나 유권해석으로 정리될 때까지 보수적으로 설계하는 것이 바람직합니다. 한편 정부는 미래폐자원 거점수거센터가 법 시행 이후에도 제한된 범위에서 기존 회수·매각 업무를 지속할 수 있도록 하위 법령에 관련 규정을 마련할 예정입니다.

2. 거래구조와 형사책임

사용후 배터리의 판매 또는 판매 중개·알선을 '업으로' 하려는 자는 원칙적으로 사용후배터리법에 따른 유통사업자 등록 대상에 해당하므로, 사업 형태와 거래의 반복성 등을 고려하여 등록 필요 여부를 검토해야 합니다. 예컨대 리스·렌터카·구독형 배터리 서비스(BaaS) 사업자, 정비·폐차업자가 사업 과정에서 회수한 배터리를 계속·반복적으로

10 사용후배터리법 부칙 참조. 같은 부칙은 시행일만을 정하고 있고, 기존 사업자에 관한 별도의 경과조치는 두고 있지 않음

매각한다면 등록 대상에 해당할 수 있습니다. 이번 규제합리화 방안에 배터리 소유권 분리제와 배터리 대여사업자에 대한 폐차 알선 규제 개선 등이 포함된 점을 고려하면, 이러한 사업모델의 법적 지위는 관련 제도 정비와 함께 확인해야 합니다.

한편, 미등록 판매·중개와 등록 유통사업자의 거래상대방 제한 위반은 형사처벌 대상입니다. 사용후배터리법상 미등록 유통행위와 거래상대방 제한 위반에 대한 직접적인 처벌 대상은 해당 의무를 위반한 사업자입니다. 구매자라는 사정만으로 위 규정에 따른 형사책임이 당연히 성립하는 것은 아니지만, 거래에 관여한 구체적인 행위에 따라 공범 성립 여부 등 별도의 형사책임이 문제될 가능성은 있습니다. 그러므로 사용후배터리를 구매하는 기업으로서는 거래 개시 전에 상대방의 등록·허가 여부 및 해당 거래가 법령상 허용되는 거래상대방과의 거래에 해당하는지 등을 확인하는 절차를 마련하는 것이 바람직합니다.[11]

해외 반출 거래의 경우 사용후배터리법상 거래상대방 제한 규정의 적용 여부와 함께, 「폐기물의 국가 간 이동 및 그 처리에 관한 법률」 등 수출입 관련 법령의 적용 여부를 별도로 검토할 필요가 있습니다. 정부가 블랙매스의 해외 유출 방지 등 관련 제도 정비를 추진하고 있는 만큼, 기업으로서는 사용후 배터리와 재생원료의 국외 반출에 관한 규제 동향을 지속적으로 확인할 필요가 있고, 수출 계약에는 관련 법령의 변경에 따른 인허가, 거래 제한 및 비용 부담에 관한 조항을 마련하는 것이 바람직합니다. 한편 업계가 하위 법령 의견을 공동으로 준비하는 과정에서 경쟁사 간 가격·물량 등 민감정보가 교환되지 않도록 유의해야 합니다.[12]

한편 M&A나 사업양수도 시에는 유통·재사용사업자 지위를 승계하려는 자가 양도일·합병일부터 30일 이내에 신고하여야 하고, 미신고 시 과태료가 부과되므로 실사 및 거래 일정에 이를 반영해야 합니다.[13]

3. 안전관리 인프라 관련 쟁점

성능평가·안전검사 제도가 원활히 작동하려면 평가 기관과 설비, 기준, 데이터가 함께 갖추어져야 합니다. 산업연구원 등의 연구는 KC 10031 등 안전성 인증 절차의 비용과 시간 부담이 크고, 제조사 소프트웨어 정보를 활용한 검사 방법이 기준에 명시되어 있으나 아직 실효적으로 시행되지 않고 있다며 BMS 정보를 활용한 S/W 검사기법 확산과 검사조건 개선을 제안하였습니다.[14]

---

11 사용후배터리법 제7조 제1항, 제30조 제1호·제2호 참조

12 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」 제40조 제1항 제9호(가격, 생산량 등 정보 교환을 통한 부당한 공동행위) 참조

13 사용후배터리법 제8조, 제11조, 제31조 제1항 제1호

14 경제·인문사회연구회(산업연구원·한국전기기술인협회), 「사용후 배터리 산업 경제성 분석과 전기적 안전관리 개선방안 연구」, 2026. 9., 275~276면; NRC Policy Brief 2026 Issue 05, 1면, 4면 참조

정부도 2026. 10. 포항에 전기차 배터리 자동평가센터를 개소하는 등 평가 인프라를 확충하고 있으나,[15] 성능평가 제도 시행 초기에는 평가기관의 처리 역량과 평가 수요에 따라 일정 지연이 발생할 가능성이 있으므로, 기업은 평가 소요기간과 관련 비용을 사전에 확인하고 이를 사업계획에 반영할 필요가 있습니다.

정확한 성능평가를 위해서는 완성차업체 등이 보유한 배터리 진단정보가 필요하지만, 통신규약이나 제어정보는 영업비밀·보안과 맞물려 있습니다. 하위 법령에서 제작사의 배터리 정보 제공 범위와 방법이 구체화될 예정인 가운데, 기업으로서는 제공 대상 데이터와 영업비밀·정보보안 보호조치 간의 균형을 고려하여 의견을 제시할 필요가 있습니다.

또한 사고·화재·리콜 이력만으로 곧바로 재활용 등급을 판정할지, 이력은 위험정보로 활용하되 실제 상태를 함께 확인할지, 보관·운송 기준을 어느 수준으로 정할지도 쟁점입니다. 보관·운송 기준이 지나치게 높으면 안전관리 비용의 증가가 사용후 배터리 활용의 경제성을 저하시킬 수 있다는 우려가 관계 부처와 전문가 사이에서 제기되었습니다. 개별 법률상 '상응하는 검사'를 받으면 안전검사를 받은 것으로 보는 규정(제15조 제1항 단서 등)도 어떤 검사가 이에 해당하는지 하위 법령에서 구체화되어야 중복 부담을 피할 수 있습니다.

4. 계약관계상의 의무와 책임 배분

새로운 법률상 의무의 이행과 관련하여 거래 당사자 간 책임과 협력사항을 계약에 명확히 반영할 필요가 있습니다. 유통사업자는 판매 시 성능평가 결과를 구매자에게 제공하여야 하므로 이를 계약상 인도 서류로 명시하여야 합니다.[16] 한편 「자동차관리법」은 성능평가에서 판정된 등급에 부합하지 않는 용도로 사용하는 것을 원칙적으로 제한하되, 상위 등급의 배터리를 하위 등급의 용도로 사용하는 것은 허용하고 있습니다. 따라서 거래계약에는 허용 용도와 용도 외 사용 제한, 전매 시 관련 의무의 승계 등을 명확히 규정할 필요가 있습니다. 평가 시점과 인도 시점 사이에 상태가 변할 수 있으므로 평가 기준시점, 허용오차, 재검사 절차와 비용 부담도 미리 정해 두는 것이 분쟁 예방에 도움이 될 것으로 생각됩니다.

재사용사업자의 공제사업 또는 보험 가입은 법률상 의무이나, 구체적인 보장범위와 보상한도에 따라 실제 발생하는 손해가 충분히 보전되지 않을 수 있습니다. 예컨대 재사용 배터리를 활용한 ESS에서 사고가 발생하면 원 배터리의 열화, 재조립 공정, 설치·운영 중 어느 단계에 원인이 있는지가 다투어질 수 있으므로, 재사용사업자, 배터리 공급자, 설치사업자, 운영자 사이에 성능보증 범위, 데이터 보존·제공 협조, 사고 원인조사 절차, 구상관계를 계약으로 정해 둘 필요가 있습니다. BMS 데이터를 주고받는 계약에는 제공 범위,

15 연합뉴스, 「전기차 폐배터리 성능, 자동으로 판별한다…포항에 평가센터」, 2026. 10. 26. 참조

16 사용후배터리법 제7조 제2항(「자동차관리법」 제35조의13에 따른 성능평가 결과에 관한 부분은 2027. 7. 1. 시행) 참조

목적 외 사용 금지, 비밀유지와 보안조치를 두고, 차량 운행정보와 결합되는 경우에는 개인정보 해당 여부도 검토해야 합니다.

EU 시장과 연계된 거래에서는 2026. 12. 9.까지 회원국의 국내법 전환이 요구되는 EU 신제조물책임지침(Directive (EU) 2024/2853)과 2027. 2. 18.부터 적용되는 EU 배터리 여권 제도를 고려할 필요가 있습니다. 이에 따라 배터리 및 소재·부품 관련 기업은 공급계약상 데이터 제공 범위, 제품 안전정보의 관리 및 결함 발생 시 책임 배분을 함께 점검하는 것이 바람직합니다.

5. 재생원료 인증과 대외 표시

재생원료 인증은 생산인증(기후에너지환경부)과 사용·함유율 인증(산업통상부)으로 이원화되어 있어 두 고시 간 정합성이 중요합니다. 양 부처는 인증대상을 7종으로 일치시키고 생산인증 서류를 사용인증에 활용하기로 하였으나, 기후에너지환경부 시범사업은 흑연을 포함한 8종을 대상으로 안내한 바 있어 최종 고시에서 대상 범위를 확인해야 합니다. 배터리용 원료는 분말·액체 형태로 생산되어 생산공정 단위로 인증이 설계되는데, 시범사업에서는 공정 내 원료 혼입 입증의 어려움과 영업비밀 보호가 현장 애로로 제기되었습니다.

국내 인증은 EU 배터리 규정상 재활용 원료 함량 산정·검증과 별개이므로 EU 수출 제품은 별도 증빙 체계를 갖추어야 합니다.[17] 또한 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 재생원료 생산인증 또는 사용·함유율 인증을 받은 경우에는 해당 인증이 취소되고, 1년 이하의 징역 또는 1천만 원 이하의 벌금에 처해질 수 있습니다.[18] '재생원료 00% 사용'과 같은 대외 표시는 국내 표시·광고 규제와 EU의 그린워싱 규제(EmpCo/ECGT) 관점에서도 근거와 범위를 점검할 필요가 있습니다.[19]

IV. 시사점

사용후배터리법에 대한 대응은 사업자 등록과 인허가에 그치지 않고, 거래계약, 제품 안전, 정보관리 및 투자계획을 포괄하는 종합적인 규제 대응 과제입니다. 하위 법령이 확정되지 않았다는 점을 이유로 준비를 미루기보다는, 이미 법률로 확정된 시행 일정과 사업자 등록, 평가·검사, 거래 및 용도 제한 등 주요 규제체계를 기준으로 내부 준비사항을 점검하고, 미확정 기준은 의견 제출과 시나리오별 계획으로 대응하는 것이 바람직합니다.

---

17 Regulation (EU) 2023/1542 of the European Parliament and of the Council of 12 July 2023 concerning batteries and waste batteries, Article 8 참조

18 사용후배터리법 제21조 제3항, 제22조 제3항, 제28조 제3호, 제30조 제6호

19 법무법인(유한) 태평양, Legal Update「EU EmpCo/ECGT 그린워싱 규제 적용과 우리 기업의 대응 과제」, 2026. 9. 17. 참조

과제	주요 점검사항
적용 여부 진단	사업장·거래 유형별로 유통·재제조·재사용·재활용 중 어느 지위에 해당하는지, 성능평가 의무를 지는 소유자 지위가 있는지, 취급 제품이 기타에너지저장장치배터리에 포함될 가능성이 있는지 정리
하위법령 대응	등록기준, 성능평가 항목과 데이터, 보관·운송 기준, 상응검사 인정 범위, 시행일 차이 구간 처리 등 쟁점별 의견과 근거자료 준비, 입법예고 모니터링 및 협회 채널 활용
데이터 정책	BMS 등 보유 데이터 목록화, 규제기관·평가대행자 제공 가능 범위와 보안 기준에 대한 내부 결정
계약 점검	진행 중이거나 갱신 예정인 계약에 법령 변경 조항, 등록 진술·보장, 성능평가 결과 제공, 용도 제한, 책임 배분 조항 반영
인증 준비	재생원료 시범사업 결과와 지침안 모니터링, 공정 데이터·물질흐름·공급망 증빙 기록 체계 점검
EU 연계	배터리 여권 데이터 수집 체계 점검, 신제조물책임지침 시행에 대비한 기술문서·사고 대응 기록 정비

행위주체	핵심 점검사항
완성차·배터리 제조사	리콜·교환 배터리의 성능평가 주체 의무, 성능평가대행자 등의 정보 요청 대응 체계, 재생원료 사용 인증과 함유율 목표제 대비, EU 배터리 여권 데이터
유통·정비·폐차 사업자	등록 대상 여부, 거래상대방 등록 확인, 성능평가 결과 제공, 보관·운송 시설 기준
재사용 사업자(ESS 등)	등록, 공제·보험 가입, 유통 전·정기 안전검사, 공급자·설치사업자·운영자 간 책임 배분 계약
재제조 사업자	부품제작자등 등록, 안전성시험 및 유통전 안전검사, 2027. 5. 27.~6. 30. 구간 거래 구조
재활용·소재 기업	「폐기물관리법」상 허가와 재활용 기준 개정 반영, 생산인증용 공정 데이터, 블랙매스 수출입 제도 변화
리스·렌터카·BaaS·금융	'업으로' 하는 판매·중개 해당성, 배터리 소유권 분리제 등 제도 정비 동향, 담보·회수 구조

사용후배터리법은 사용후 배터리 산업의 육성과 안전한 유통·활용을 함께 도모하는 법률입니다. 사용후 배터리 산업의 경제성은 핵심광물 가격, 회수·처리비용 및 안전관리 기준 등에 영향을 받으므로, 하위 법령에서 안전성 확보와 산업적 활용 가능성을 어떻게 조화시키는지가 향후 시장 활성화와 기업의 투자 판단에 중요한 변수가 될 것으로 예상됩니다.

법 시행을 앞둔 현 시점은 기업이 확정된 법률상 의무를 점검하는 한편, 하위법령과 인증기준의 구체화 과정에 적극적으로 의견을 개진할 수 있는 중요한 시기입니다. 기업으로서는 사업자별

법률 적용 여부와 등록 필요성을 우선 진단하고, 거래계약·데이터 관리체계·내부 의사결정 절차를 정비할 필요가 있습니다. 아울러 하위 법령에서 확정될 세부 기준에 대비하여 입법예고 단계의 의견 제출을 준비하고, 관련 투자 및 운영비용을 반영할 필요가 있습니다.

법무법인(유한) 태평양은 배터리 재활용, 폐기물 처리, 자동차·모빌리티 및 환경·에너지 규제, 정부 정책 및 입법 대응 등 관련 분야에서 풍부한 자문 경험을 보유하고 있고, 사용후배터리법 및 하위법령 제정 동향을 지속적으로 모니터링하고 있습니다. 또한 이러한 경험과 전문성을 바탕으로 사용후배터리법의 적용 여부 및 인허가·등록 의무 검토, 하위법령 제정 관련 의견서 작성 및 규제 대응, 거래계약 검토·정비, 재생원료 인증제도 대응 등 관련 법률자문을 제공할 수 있는 역량을 갖추고 있습니다. 이와 관련하여 문의사항이 있으실 경우 언제든지 저희 법무법인의 아래 담당자에게 연락 주시기 바랍니다.

관련 구성원

권소담
변호사
T 02.3404.7651
E sodam.kweon@bkl.co.kr

구도형
변호사
T 02.3404.0857
E dohyung.koo@bkl.co.kr

이연우
전문위원
T 02.3404.7351
E yeonwoo.lee@bkl.co.kr

법무법인(유한) 태평양의 뉴스레터에 게재된 내용 및 의견은 일반적인 정보제공만을 목적으로 발행된 것이며, 법무법인(유한) 태평양의 공식적인 견해나 어떤 구체적 사안에 대한 법률적 의견을 드리는 것이 아님을 알려드립니다. 뉴스레터와 관련된 문의사항이 있을 경우 위 연락처로 문의 주시기 바랍니다.