

서울특별시 전기자동차 사용 후 배터리 산업 육성 조례안

검 토 보 고

1. 제 안 경 위

- 가. 발 의 자: 옥재은 의원
- 나. 의안번호: 제1076호
- 다. 발의일자: 2023. 8. 14.
- 라. 회부일자: 2023. 8. 21.

2. 제 안 사 유

- 서울특별시는 2023년에 전기차 약 2만 2천여 대 보급을 계획하고 있으며, 2026년까지는 40만 대 보급을 목표로 하는 등 전기차 보급이 급격히 증가하고 있어 전기차 사용 후 배터리의 배출량 또한 급증할 것으로 예상됨. 이에 배터리의 재사용, 재활용, 재제조를 통한 친환경·탄소중립 도시를 견인하며 나아가 지역 경제 활성화를 도모하려는 것임

3. 주 요 내 용

- 가. 전기차 사용 후 배터리 산업 육성을 위한 시장의 책무 규정(안 제3조).
- 나. 전기차 사용 후 배터리 산업 육성 기본계획 수립(안 제4조).
- 다. 전기차 사용 후 배터리 실태조사에 대한 사항 규정(안 제5조).
- 라. 전기차 사용 후 배터리 산업 육성 지원 및 연구개발 추진(안 제6조~제7조).

4. 참고 사항

- 가. 관계법령: 「환경친화적 산업구조로의 전환촉진에 관한 법률」,
「전기·전자제품 및 자동차의 자원순환에 관한 법률」,
「폐기물관리법」
「대기환경보전법」

5. 검토 의견

가. 개요

- 전기차 사용 후 배터리는 외부 노출 시 화재나 폭발 위험이 있고, 매립 또는 소각 시 환경에 악영향을 미칠 수 있는 반면에 배터리 제조에 필요한 리튬, 니켈 등 원재료 가격이 인상되는 상황에서 전기차 사용 후 배터리(이하 “사용 후 배터리”) 내 포함된 고가의 희유금속을 추출하거나 재활용한다면 순환경제 차원에서 환경적 가치와 경제적 가치를 동시에 창출할 수 있음.

우리나라 사용 후 배터리 배출량은 '29년 기준 약 8만 개에 이르고, 전 세계 시장 규모는 '40년에 87조원까지 성장할 것으로 전망¹⁾되는 등 전기차 사용 후 배터리에 관한 관심이 날로 증가하고 있음.

- 현행법상 '20년 이전 등록 전기차는 배터리 반납 의무가 있고, 이를 한국 환경공단에서 매각·유통을 전담하고 있으나, '21년 이후 등록 전기차의 경우 「대기환경보전법」 개정²⁾에 따라 반납 의무가 면제된 상황임.

이에 따라 정부는 사용 후 배터리 관리체계를 2020년 이전 등록차와 2021년 이후 등록차로 이원화할 예정이며, 향후 민간 중심으로 통합관리 체계를 구축하겠다고 발표³⁾한 바 있음.

- 본 제정안은 향후 민간 중심으로 재편될 사용 후 배터리 관리체계를 보다 체계적으로 구축하는 데 필요한 사항을 규정하여 탄소중립 사회 실현과 지역경제 활성화에 이바지하려는 것임.

1) ‘이제는 순환경제 시대, 다 쓴 배터리도 돈이 된다?!’(POSCO NEWSROOM, 23.2.1.)

2) 배터리 반납 조항 삭제[법률 제17797호, 2020.12.29., 일부개정]

3) ‘규제개선·지원을 통한 순환경제 활성화 방안-플라스틱 열분해 및 사용후 배터리 산업을 중심으로’(관계부처 합동, 22.9.5.)

나. 검토의견

- 본 제정안은 총 8개 조로 구성되어 있고 제1조부터 제3조까지 목적, 정의, 책무 등을 포함하고 있으며, 제4조는 기본계획, 제5조는 실태조사, 제6조부터 제8조까지는 사업지원, 연구개발 및 협력체계 구축 등을 규정하고 있음.

<조례안의 구성 및 주요 내용>

구분	조항	조 제목	내 용
총칙 규정	제1조	목적	- 사용 후 배터리 산업 육성 필요 사항 규정
	제2조	정의	- 전기자동차, 배터리, 재사용, 재제조, 재활용 등 정의
	제3조	책무	- 시장: 사용 후 배터리 산업 육성에 필요한 시책 수립·시행
실체 규정	제4조	기본계획 수립·시행	- 산업 육성 기본계획 수립, 시행계획 수립·시행
	제5조	실태조사	- 산업기술 동향 등에 대한 실태조사 실시 및 조사경비 지원
	제6조	사업지원	- 전문기관 또는 단체에 필요 경비 지원
	제7조	연구개발	- 산학연과 공동 연구 개발 추진, 기술이전 상품화에 노력
	제8조	협력체계 구축	- 관련 기관과 협력체계 구축

- 안 제1조부터 제3조까지의 총칙 규정에 두는 내용은 개별 법령별로 다양하지만, 보통 목적 규정, 용어 정의 규정, 법령 해석의 지침을 규정한 해석 규정, 적용 범위 규정, 다른 법령과의 관계 규정 등이 있고, 최근에는 이러한 규정 이외에도 기본이념, 책무 등의 사항을 총칙 규정에 두는 경우가 많으며⁴⁾, 본 제정안의 체계는 이에 맞게 구성되어 있음.

다만, 안 제3조는 산업 육성에 필요한 시책의 수립 및 시행에 관하여 시장에게 책무를 부여하고 있지만, 체계적인 산업 육성을 위해서는 사업자 등에 제도 별도의 책무를 부여할 필요가 있을 것임.

- 안 제4조는 시장이 사용 후 배터리 산업 육성을 위한 기본계획을 3년마다 수립하고 시행계획을 매년 수립·시행하도록 규정한 것이고, 제5조는 사용 후

4) 2022 법령입안심사기준(법제처, '22년)

배터리 산업 동향, 기술, 현황 등에 대한 실태조사 시행 규정이며, 제6조는 전문인력 양성을 위한 교육·훈련, 기업 및 연구소 유치 등의 사업을 추진하는 전문기관 또는 단체에 대한 경비를 지원하도록 하는 규정임.

안 제5조와 제6조는 전문기관 또는 단체에 대한 경비 지원을 명시하고 있는데, 산업 육성이 근본적인 목적이라면 이보다는 배터리 재사용·재제조·재활용 사업자에게 지원하는 규정 마련이 우선되어야 할 것이나 본 제정안에는 누락되어 있는바, 관련 규정의 보완이 필요할 것임.

안 제7조와 제8조에서는 연구개발과 협력체계 구축 등에 관한 사항을 명시하고 있고 이에 관한 별도 의견은 없음.

- 한편, 조례 제명이나 세부 조항의 내용을 보면 산업 육성 범위를 전기차 사용 후 배터리로 한정하고 있는데, 배터리는 전기차 이외에도 에너지저장장치(ESS), 드론 등 다양한 분야에서 사용되고 있는바, 조례 범위 설정에 관한 논의가 필요할 것임.

참고로 전라남도는 산업 육성 범위에 전기차 외 다양한 분야의 배터리를 포괄할 수 있도록 「전라남도 사용 후 배터리 산업 육성 조례」를 제정('23.6.29)한 바 있음.

- '22년 9월에 발표한 '전기차 사용 후 배터리 산업 활성화 방안'에 따르면 정부는 '23년까지 민간 중심의 통합관리체계 구축방안을 마련하고 법제화를 검토하겠다고 공언하였으나 아직 후속 조치는 없는 상황으로 국가 차원의 통합관리체계 구축방안 등이 마련된 후 이를 바탕으로 조례를 제정하는 방안도 고려해 볼 필요가 있을 것임.