

CONTACT



원장 최석영

T: 02.6386.6620
E: seokyoung.choi@leeko.com



고문 임채민

T: 02.6386.6630
E: chemin.rim@leeko.com



고문 이태호

T: 02.772.4396
E: taeho.lee@leeko.com



변호사 박정현

T: 02.6386.6649
E: junghyun.park@leeko.com



연구위원 허난이

T: 02.6386.6451
E: nyhur@leeko.com



연구원 김사라

T: 02.6386.6560
E: sara.kim@leeko.com

EU 배터리 규정 최근 동향과 대응 과제

... 배터리 여권과 기업 리스크 점검

2027년 2월 18일부터 'EU 배터리 규정'에 따른 '배터리 여권'이 의무화됩니다. 이 의무는 전기차 · 경형이동수단 · 산업용 배터리에 적용됩니다. 시행 6개월을 앞두고 최근 EU 집행위는 배터리 여권에 기재될 데이터 항목을 구체화한 가이드라인을 발표했습니다. 규정에 따르면 배터리를 시장에 출시하는 경제운영자가 배터리 여권 기재의 1차 의무 주체이나 소재 기업도 데이터 제공자로서 간접적 영향을 받습니다. 만일 이러한 의무를 위반할 경우, 시장 출시 단계에서는 회원국별 국내법에 따라 비교적 경미한 제재에 그칠 수도 있지만, 사고 발생 이후에는 2026년 12월 시행되는 'EU 신 제조물책임지침'에서 규정하는 결함 추정 제도가 입법화될 경우 상당한 책임을 부담할 수 있는 법적 리스크가 존재합니다. 이번 이슈브리프는 EU 배터리 규정 위반에 따른 기업 리스크를 시장 출시 단계와 사고 발생 이후 단계로 나누어 살펴보고, 기업이 우선 점검해야 할 대응 과제를 제시합니다.

1. EU 배터리 규정 도입의 주요 동향

2023년 7월 최종 채택된 'EU 배터리 규정' (EU Battery Regulation, Regulation (EU) 2023/1542)은 원료 조달부터 설계 · 제조, 사용, 재사용 · 재활용에 이르는 배터리 전 생애주기를 하나의 법체계로 규율하는 통합 규정으로, 2006년 제정된 '배터리 지침' (2006/66/EC)을 대체한 것이다. EU 배터리 규정은 휴대용 배터리의 탈착식 설계 의무¹⁾, 재활용원료 함량 증빙 의무²⁾, 폐배터리 회수³⁾ · 재활용⁴⁾ 목표치의 단계적 상향 등 다양한 조항이 순차적으로 시행될 예정이며, 특히 오는 2027년 2월부터는 '배터리 여권(Battery Passport)' 규정이 시행될 예정이므로 기업의 대비가 필수적이다.

EU 배터리 규정 제77조는 2027년 2월 18일부터 EU 시장에 출시되거나 사용 개시되는 전기차(EV) · 경형이동수단(LMT) · 용량 2kWh 초과 산업용 배터리에 배터리 모델에 관한 정보 및 개별 배터리의 생애주기 정보, 공급망 및 규제 준수 정보 등의 기재를 의무화한다. 이러한 기재사항을 통틀어 '배터리 여권'이라고 부르는데, QR코드와 고유식별자(ISO/IEC 15459 등 국제표준 기반)를 통해 접근하는 일종의 디지털 기록이다. 세부적으로는 배터리의 소재와 성능, 제조 이력, 수리 · 재활용 정보가 디지털 방식으로 관리 · 제공되어야 한다. 배터리 여권 작성 의무의 주체는 배터리를 EU



연구원 김나경
T: 02.6386.6563
E: nakyeong.kim@leeko.com

시장에 출시하는 경제운영자(Economic Operator)⁵⁾이다. 따라서 배터리를 제조하여 유럽 시장에 출시하는 기업(제조사)은 배터리 여권 정보의 작성 및 유지 책임을 직접 부담할 가능성이 크다. 한편 양극재(전구체), 음극재 등 배터리 소재를 공급하는 기업(소재사)은 직접적인 의무의 주체가 아닐 수 있어도, 핵심 데이터의 제공자로서 사실상 규정의 영향을 간접적으로 받게 된다.

한편, 배터리 여권에 기재되는 정보들은 「EU 에코디자인 규정」 (Ecodesign Regulation, Regulation (EU) 2024/1781)이 구축한 「EU 디지털 제품 여권」 (DPP, Digital Product Passport)에도 등록된다. 특히 배터리 여권 제품군은 EU에서 DPP 등록이 의무화되는 첫 번째 제품군이기도 하다. 지난 2026년 7월 20일 첫 가동된 EU DPP 등록부는 EU 에코디자인 규정 제13조에 근거해 EU 집행위가 운영하는 인프라로서, 배터리뿐 아니라 섬유/의류, 알루미늄, 타이어, 가구/매트리스, 철강 등 여러 제품 규정 체계가 공유하고 있다.

2. EU 집행위 가이드라인 발표 – 무엇이 필수인가

EU 집행위는 2026년 8월 21일 배터리 여권 기재 관련 기존 가이드라인을 업데이트하여 발표했다. 이 가이드는 총 71개 데이터 항목들을 EV · LMT · 산업용 배터리의 3개 유형별로 나누고, 각 항목이 2027년 2월 기준으로 필수 기재사항인지, 조건부 적용인지, 아니면 아직 의무적 표시대상이 아닌지를 정리했다.⁶⁾ 특히 이번 가이드라인을 통해 EU 집행위는 책임 있는 조달(19번)의 경우 제48조(1)에 근거해 2027년 8월부터 적용된다는 점을 명확히 하였고, 재활용 원료 함량(20~23번)에 대해서는 제8조 및 관련 위임법령에 따라 추후 적용된다는 점을 다시 한번 확인하였다. 따라서 기업은 이 가이드라인을 기반으로, 자사 제품군별 필수 데이터와 후속 입법 대기 데이터를 나누어 관리할 수 있게 되었다. 아래 표에서는 EU 집행위 가이드 내용을 의무 적용 여부 등에 따라 구분하여 정리하였다.

EU 집행위원회 가이드 내용

구분	핵심 내용	시행/비고
① 의무 적용 (mandatory)	식별정보(고유번호·제조사·모델), 물리·화학 사양(무게·용량·화학구성·유해물질), 전압·출력·저항 등 전기적 성능, 표시·적합성선언, 분해·안전정보, 재생 원료 함량 비율, 폐배터리 발생 예방 및 관리에 관한 정보, 규정의 요건 준수를 입증하는 시험성적서 결과 등	3개 배터리 유형 모두, 예외 없이 필수
② 조건부 적용 (if applicable)	보증기간(35), Cd/Pb 심볼(41), 왕복효율(57·58), 충방전 사이클(68), 사고이력(69), 운영환경(70), 충전상태(71)	3개 배터리 유형 모두, 해당 사실관계 있을 시에만
③ 27년 2월 기준, 의무 적용 대상이 아님	탄소발자국 신고서·라벨(17·18), 재활용원료 비율(20~23)	시행법·위임법 제정 후 순차 시행
	책임 있는 조달/실사(19)	27년 8월부터 의무 적용
	사용설명서(44)	옴니버스 채택 대기 (적용 보류)
④ 중복 항목	재료구성 종합(16), 정격용량Ah(25, 11번과 중복), 정격용량 동적버전(51, 11번과 중복)	타 항목과 중복으로, 별도 기재 불요
⑤ 배터리 유형별 상이	EV: SOCE(61) 및 배터리 고갈 용량 임계값(33) 필수, LMT: 잔존 성능 (62~67) 필수, 산업용 배터리의 경우 일부 의무 미적용	배터리 유형별 확인 필요

3. EU 배터리 규정 위반 리스크

EU 배터리 규정 위반에 따른 기업의 리스크는 크게 두 국면으로 나누어 볼 수 있다. 하나는 시장 출시 단계에서 개별 회원국이 부과하는 행정·형사 제재이고, 다른 하나는 이미 유통된 배터리가 실제로 사고를 일으켰을 때 발생하는 사후적 책임이다.

1) 배터리 규정 위반 시 제재: 회원국별 제재

독일

독일은 기존 배터리법(BattG)을 폐지하고, 새로운 「배터리이행법(BattDG, Batterierecht-Durchführungsgesetz)」을 제정했다.⁷⁾ BattDG 제60조는 과태료를 3단계로 구분하며, 리스크 관리 메커니즘 미도입·Due Diligence 의무 불이행 등은 중대 위반, 회수·처리 문서 미제출·안전기준 미달 유통 등은 일부 위반으로 분류된다. 반면 라벨링 요건 미준수나 배터리 여권 정보 부실 기재(제60조제2항 29호)는 최대 1만 유로의 경미한 위반으로 규정된다.

프랑스

프랑스는 소비법전(Code de la consommation)을 개정해 행정처벌 근거를 마련하였다. EU 배터리 규정의 위반행위는 소비법전 L.511-3조에 따라 조사·적발되며, 5급 위반금(개인 최대 1,500유로, 법인은 그 5배까지 상향 가능)으로 제재될 수 있다.⁸⁾ 또한 화학물질 관리 형벌체계 안에 EU 배터리규정 부속서 I 위반을 포함시키며 벌칙 규정을 두었는데, 환경법전(Code de l'environnement) L.521-21조는 화학물질 규제 위반 행위를 중대 위반과 경미한 위반의 두 단계로 나누어 형사처벌을 규정하고 있다. 중대 위반 사항은 유해정보 은폐 및 허위등록, 무허가 제조수입·판매·사용, 화학물질 사전분류 및 라벨링 누락 등이 포함되고, 특히 12호에서 EU 배터리규정 부속서 II 정한 물질 제한(수은·카드뮴 등 유해물질 함유 제한)을 위반하는 행위도 포함된다. 안전데이터시트 미제공, 고위험성 우려 물질 신고 누락 등은 경미한 위반으로 규정되어 있다.⁹⁾

여기서 주목할 만한 점은, 양국 모두 배터리 여권 자체의 기재 하자를 상대적으로 경미한 위반으로 취급한다는 것이다. 그러나 실제 리스크는 기재 하자에 대한 과태료 또는 벌금이 아니라, EU 시장에서의 접근 차단이다. 배터리 여권 규정 준수는 EU 시장 출시의 전제조건이 되므로 이를 QR코드 등으로 제공하지 않거나 중대한 오기재가 확인되면 개별 벌금 부과 이전에 해당 배터리 자체가 EU 역내에서 판매될 수 없는 상태에 놓인다.¹⁰⁾ 이는 완성차·에너지 저장장치(ESS) 등 고객사에 대한 공급계약 불이행으로 직결되어, 벌금액 자체보다 시장접근 상실에 따른 매출 및 평판 손실이 기업에 더 큰 리스크로 이어질 수 있다.

2) 사고 발생 이후: 배터리 규정 이행 하자에 따른 책임

만일 EU 시장에 출시된 배터리가 폭발 등 사고를 일으킨 경우, 조사 단계에서 배터리 여권에 기재된 정보에 하자가 있었다면 기업은 보다 높은 수준의 책임 리스크에 직면할 수 있다.

EU 배터리 규정상 행정조치 의무

먼저 행정적 측면에서, 사고가 발생한 배터리는 배터리 규정상 '위험성이 있는 배터리(battery presenting a risk)'¹¹⁾에 해당할 가능성이 높는데, 배터리가 만약 '위험성이 있는 배터리'에 해당할 경우 제조업자나 유통업자는 즉시 시정조치·회수·리콜을 스스로 취하고 그 사실을 시장감시당국에 통보할 의무가 있다. 또한 수입업자는 시장에 출시하지 않거나 제조업자와 유통업자의 시정조치 사실을 시장감시당국에 통보할 의무를 가진다. 아울러, 소비자에게 공급되는 LMT나 가정용 ESS 등의 경우 일반제품안전규정(GPSR, Regulation (EU) 2023/988)에 따라, 위해 발생 가능성을 인지한 즉시 EU의 안전신고 플랫폼(Safety Business Gateway)을 통해 사고 내용과 시정조치를 신고해야 한다.¹²⁾

나아가 더 주목해야 할 점은, 2026년 12월 9일부터 적용되는 「EU 신 제조물책임지침」(Directive (EU) 2024/2853)이다. 신 지침은 기존과 같이 무과실 책임원칙을 유지하면서도¹³⁾, 제조물책임을 청구하는 피해자(원고)의 입증 부담을 낮추는 결합 추정 원칙을 도입했다.¹⁴⁾ 해당 조항에 따르면, (a) 제조물책임 청구의 상대방이 증거개시 명령에 따른 자료 제출 의무를 이행하지 않은 경우, (b) 제품이 피해자가 입은 손해의 위험을 방지하기 위해 마련된 필수 제품 안전성 요건(mandatory product safety requirement)을 충족하지 못했다고 피해자(원고)가 입증한 경우, (c) 통상적으로 예견 가능한 사용 중 명백한 오작동으로 손해가 발생한 경우 제조물의결함이 추정된다. 위 지침에 따라 EU 회원국의 입법이 이루어지고, 나아가 배터리 여권 규정이 '필수 제품 안전성 요건'으로 인정된다면 (b)호가 적용되어 결합이 추정될 가능성을 배제할 수 없다. 또한 여권 데이터가 증거 개시(disclosure)에 따라 곧 소송상 증거가 되므로 부실 데이터는 방어 불능으로 이어질 수 있다. 즉, 여권의 부실 기재는 단순한 행정 규정 위반을 넘어, 민사소송의 입증책임을 원고(사고 피해자)에서 피고(배터리 기업)로 전환시키는 요인이 될 수 있다.

더불어 신 지침은 신체 상해의 잠복기(latency of a personal injury)로 인해 원칙의 10년 소멸시효 내에 소송을 제기할 수 없었을 경우, 소멸시효의 만료를 25년까지 확장하고¹⁵⁾, 데이터 손상 및 심리적 피해 · 비재산적 손실을 배상 대상에 포함한다.¹⁶⁾ 또한, 「소비자대표소송지침」(Directive (EU) 2020/1828)과 결합해 EU 역내 소비자 집단소송으로 확대될 가능성도 고려해야 한다.¹⁷⁾

정리하자면, 배터리 여권을 둘러싼 리스크는 시장 출시 단계에서는 경미한 과태료 부과 수준으로 보이지만, 일단 사고가 발생하면 결합 추정의 근거가 되어 최대 25년간, EU 전역의 집단소송으로 확산될 수 있는 훨씬 무거운 리스크로 전환될 수 있다. 따라서 배터리 여권 관리는 벌금 회피 차원이 아니라, 향후 발생할 수 있는 제조물책임 소송에서 결합 추정을 방어할 수 있는 증거자료를 관리하는 컴플라이언스 관리로 이해될 수 있다.

4. 배터리 기업의 리스크 점검과 대응 방향

국내 배터리 기업들은 EU 배터리 여권 시행을 앞두고 유럽 현지 생산기지과 기존 데이터 관리 체계를 활용해 대응을 본격화하고 있다. 다만, 개별 기업의 대응이 진전되는 것과 달리, 공급망 전체를 아우르는 데이터 표준화와 검증 체계는 여전히 과제로 남아 있다.

특히 EU 기업지속가능성 실사지침(CSDDD), 산업가속화법(IAA) 등 인접 규제와의 연계까지 고려하였을 때, 기업은 단순히 요구되는 데이터를 수집하는 데 그치지 않고 '누가 데이터를 생성하고 검증하는지, 오류가 발생했을 때 누가 이를 수정하는지, 그 결과로 누구에게 어떤 책임이 발생하는지'를 사전에 분명히 해 두어야 한다. 또한 공급망 전반의 정보가 서로 연결되는 만큼, 데이터 접근 권한과 영업비밀 보호, 공급업체와의 책임 분담, 데이터 오류에 대한 보증 · 면책 조항 등을 계약과 내부 시스템에 반영할 필요가 있다.

이러한 공급망 데이터 관리 체계는 배터리 여권 의무 이행에 이어 2027년 8월부터 적용될 책임소송과 공급망 실사의무의 기반이 될 수 있다. 해당 의무는 8월부터 적용되는 공급망 실사의무는 코발트 · 천연흑연 · 리튬 · 니켈 등 주요 원료의 원산지과 거래 경로를 추적하고, 인권 및 환경 관련 위험을 관리하도록 요구한다. 따라서 중국 등 제3국 업체가 관련 정보를 충분히 제공하지 않을 경우, 경제운영자는 실사와 관리 의무를 이행하기 어려울 수 있으므로, 관련 기업은 공급망 전체를 포괄하는 데이터 확보 체계를 갖춰야 한다.

여기에 2026년 12월 시행되는 신 제조물책임지침 및 이를 반영하는 후속 입법까지 더해지면 배터리 여권 데이터 관리는 이제 단순한 규제 준수 그 이상으로서, 향후 발생할 수 있는 제조물책임 분쟁의 핵심 요소로 기능하게 될 것으로 보인다. 따라서 EU 시장에 진출하거나 계획하고 있는 배터리 및 소재 기업들은 데이터 체계 정비와 공급계약 재정비, 사고 대응 매뉴얼 마련을 병행해야 하며 필요시 관련 법률적 · 기술적 검토와 자문을 받아두는 것이 바람직하다.

정부 역시 배터리 산업의 생산·기술 인프라 확대와 함께 중소 협력사를 포함한 공급망의 데이터 표준화·검증 인프라를 지원할 필요가 있다. 시행까지 남은 6개월을 EU 배터리 여권 데이터를 둘러싼 책임 구조를 정비하고 공급망 전체의 데이터 신뢰성을 확보하는 기간으로 활용해야 한다.

-
- 1) Article 11 (Removability and replaceability of portable batteries and LMT batteries), Regulation (EU) 2023/1542, 2027년 2월부터 적용. 애플이 차세대 애플 펜슬에 교체 가능한 배터리 구조를 검토하고 있다는 최근 외신 보도는 EU 배터리 규정이 전자제품의 설계 방식에 영향을 끼치고 있음을 보여준다. Bloomberg, July 12, 2026, "Apple's M6, M7 and M8 Chips Show How AI Is Reshaping the Company."
 - 2) Article 8 (Recycled content in industrial batteries, electric vehicle batteries, LMT batteries and SLI batteries), 2028년 8월부터 적용.
 - 3) Article 59(3) (Collection of waste portable batteries), 2030년 말까지 목표치 단계적 달성.
 - 4) Article 71 (Targets for recycling efficiency and recovery of materials), 2025년 말까지 목표치 단계적 달성.
 - 5) EU 배터리 규정 제3조의 정의에 따르면, "경제운영자"란 배터리의 제조, 재사용을 위한 준비, 용도 변경을 위한 준비, 용도 변경 또는 재제조, 온라인 시장 등 배터리의 시장 공급 또는 출시, 이 규정에 따라 배터리의 서비스 투입과 관련하여 의무를 부담하는 제조업자, 공인 대리인, 수입업자, 유통업자 또는 주문처리사업자 또는 그 밖의 자연인이나 법인을 말한다.
 - 6) European Commission, 15 August 2026, "Guidance Document: Digital Batteries Passport – data points by category". 해당 가이드는 EU 배터리 규정 (Regulation (EU) 2023/1542)의 관련 데이터 항목을 정리한 실무 가이드일 뿐, 새로운 법적 의무를 창설하거나 법률에 대한 권위있는 해석을 제공하는 문서는 아님을 명시하였다.
 - 7) Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz, und nukleare Sicherheit, 09 December 2025, "Gesetz zur Durchführung der Verordnung (EU) 2023/1542 betreffend Batterien und Altbatterien".
 - 8) Décret n° 2025-992 du 28 octobre 2025 relatif aux batteries et déchets de batteries
 - 9) Article L521-21, Code de l'environnement.
 - 10) Article 79 (Procedure at national level for dealing with batteries presenting a risk), Article 41(d) (Obligations of importers), Regulation (EU) 2023/1542.
 - 11) Article 79, Article 38, Article 41, Article 42, Regulation (EU) 2023/1542.
 - 12) Article 20, Regulation (EU) 2023/988.
 - 13) Recital(2) "Liability without fault on the part of economic operators remains the sole means of adequately addressing the problem of fair apportionment of risk..." 신 지침이 기존 1985년 지침(85/374/EEC)의 무과실책임 골격을 유지함을 명시.
 - 14) Article 10 (Burden of Proof), Directive (EU) 2024/2853.
 - 15) Article 17 (Expiry Period), Recital(20), Directive (EU) 2024/2853.
 - 16) Article 6 (Damage), Directive (EU) 2024/2853.
 - 17) Recital(29) "This Directive does not affect the various means of seeking redress at national level, whether through court proceedings, non-court solutions, alternative dispute resolution or representative actions under Directive (EU) 2020/1828... or under national collective redress schemes."

지난 이슈브리프 더보기

EU 산업가속화법(IAA) 입법 동향과 한국 산업별 영향 검토 (2026. 8. 31.)

Trump 관세의 실체: 미국 대통령의 관세 부과 권한과 한계 (2026. 7. 27.)

주요국의 외국인투자심사제도 강화 동향: 특징, 리스크 및 대응방향 (2026. 7. 22.)

AI·사이버 전장의 시대, 한미 방산협력의 새 길 (2026. 7. 16.)

국제통상질서 재편: 「탄베리 체제」와 통상 리스크 - 미국의 양자 무역합의 확산과 도전 (2026. 6. 23.)

미·중 정상회담 결과: '전략적 안정' 합의와 통상·투자 위원회 설치 (2026. 5. 27.)

2026 베트남 대전환: 신지도부 경제전략과 우리 기업의 대응 방향 (2026. 5. 14.)

2026년 미국의 국별무역장벽(NTE) 보고서 (2026. 4. 8.)

미국 무역법 301조 조사 개시와 그 함의 (2026. 4. 3.)

EU 산업가속화법안의 주요 내용과 국내 산업계 시사점 (2026. 3. 18.)

미 국제무역법원(CIT), IEEPA 관세 전면적 환급 명령 (속보) (2026. 3. 11.)

상호관세 등에 대한 미국 연방대법원 판결 (속보) (2026. 2. 23.)

미국의 양자 무역·투자 합의 분석과 전망 (2026. 2. 11.)

한·미간 조선·해운 협력과 도전과제 (2026. 1. 14.)

『광장 국제통상연구원』(원장: 최석영)은 글로벌 경제안보의 급부상과 무역 체제의 변화 등 새로운 국제통상 질서에 대응하기 위해 「법무법인(유) 광장」이 설립한 연구기관입니다. 기업 경영 및 정부 정책에 영향을 미치는 주요 통상·경제안보 이슈를 면밀히 분석하여 관련 정보를 제공하는 한편, 국내외 전문가들의 지식과 경험을 소통하고 공유하는 열린 토론의 장으로 발전하고자 합니다.

게재된 글의 저작권은 『광장 국제통상연구원』에 있으며, 무단 복제 및 도용을 금합니다.

이 뉴스레터는 일반적인 정보 제공만을 목적으로 발행된 것으로서, 법무법인(유) 광장의 공식적인 견해나 법률의견이 아님을 알려드립니다. 법무법인(유) 광장에서 발송하는 뉴스레터를 원하지 않으시면 [\[수신거부\]](#)를 클릭해 주십시오.

뉴스레터 더보기