이차전지

Sector Issue Brief 2026. 1. 7

최근 변화 반영, 수요 전망 변경

Check Point

- 11 월 EV 향 배터리 판매치
- 주요 시장 EV 정책 변화
- 배터리 수요 성장 전망 조정 필요

| Analyst **정경희** | khchung@ls-sec.co.kr

11월 글로벌 배터리 소비량 전년비 +13%

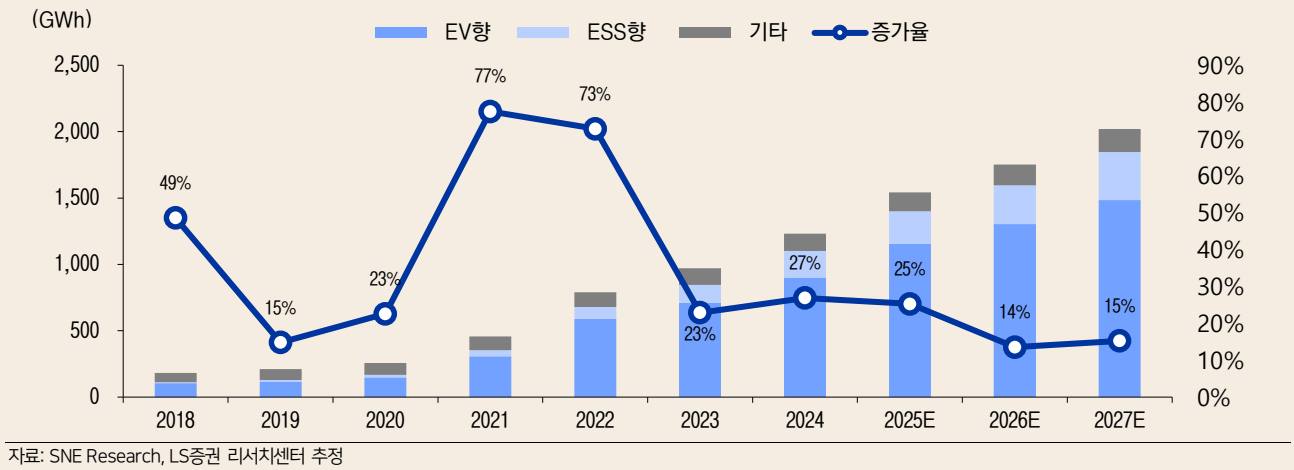
SNE Research data에 의하면 11월 글로벌 EV 전체(BEV, PHEV, HEV) 판매량은 289만대로 전년대비 2% 증가에 그침. EV 타입별 판매 추이를 보면 BEV 판매량 138만대로 전년비 +10%, PHEV 66만대로 -9%, HEV 85만대 -2% 시현. 전체 EV 판매량은 2% 증가에 그쳤으나, 한 대당 배터리 소모량이 가장 높은 BEV 판매 증가가 10%에 달함에 따라 PHEV, HEV의 역성장에도 불구하고 11월 배터리 탑재량은 111GWh로 전년대비 13% 증가. 참고로 미국 EV 판매량은 세제혜택종료 여파로 11월 전체 EV 판매량은 10% 하락에 그쳤지만 보조금 영향이 컸던 BEV의 경우 전년 동월비 42% 감소. JD.com, 포드, 테슬라, GM등이 각각 '26년 북미 역성장을 언급하였고, 수치로 표현된 경우 -20~-58% 수준

이에 반해 11월 판매 EV에 탑재된 국내 셀 3사 증가율은 LG에너지솔루션 -13%, SK온 -27%, SDI -12%로 나타나 글로벌과 달리 역성장 시현. '25년 글로벌 EV 배너리시장에서 북미 비중을 13%로 예상하지만 국내 셀 3사는 '21년 이후 증설을 집중한 지역으로 글로벌의 3배에 달하는 39%로 예상. 즉 9월말 신규 EV 판매 시 부여되던 세제혜택이 조기 종료되면서 11월 미국 EV 판매량은 전년 대비 두자리수 감소하였고, 이것이 국내 셀 역성장의 주요 요인으로 작용. 또한 중국 EV의 경우 자국 EV 침투율 50% 상회로 시장 성숙, 정부 가격 경쟁 격화 방지 등 내수 판매 둔화로 수출 주력, 유럽 등 글로벌 시장 경쟁 증가하며 국내 3사 역성장에 일조. 중국 OEM의 해외시장 M/S 증가는 자연히 국내 배터리 M/S 감소로 연결

주요 시장 EV 정책 후퇴, EV는 배터리 수요의 3/4 비중, ESS로는 단기 성장율 둔화 방어 역부족

중장기 배터리 수요에서 특히 한국 배터리 산업에 가장 중요한 미국과 유럽의 EV 정책이 최근 후퇴하고 있음. 이에 따라 우리는 기존 글로벌 배터리 수요 전망을 수정, '26년 및 '27년 ESS를 포함한 전체 배터리 수요 성장률 각각 14%, 15%로 하향 조정함. EV향 배터리가 여전히 전체의 3/4이상을 차지하는 상황에서 ESS만으로 EV향 성장 둔화를 만회하기엔 역부족인 것으로 판단

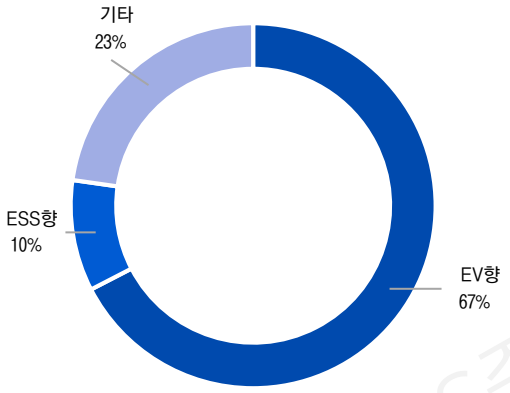
그림1 **글로벌 배터리 수요 전망(신규)**



자료: SNE Research, LS증권 리서치센터 추정

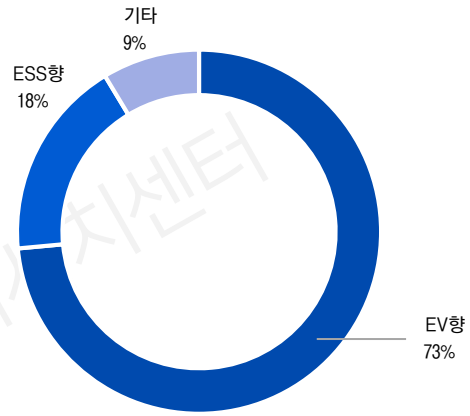
EV 하위 산업별 수요 비중

그림1 산업별 글로벌 이차전지 수요 비중('21 년)



자료: SNE 리서치, BNEF, LS증권 리서치센터

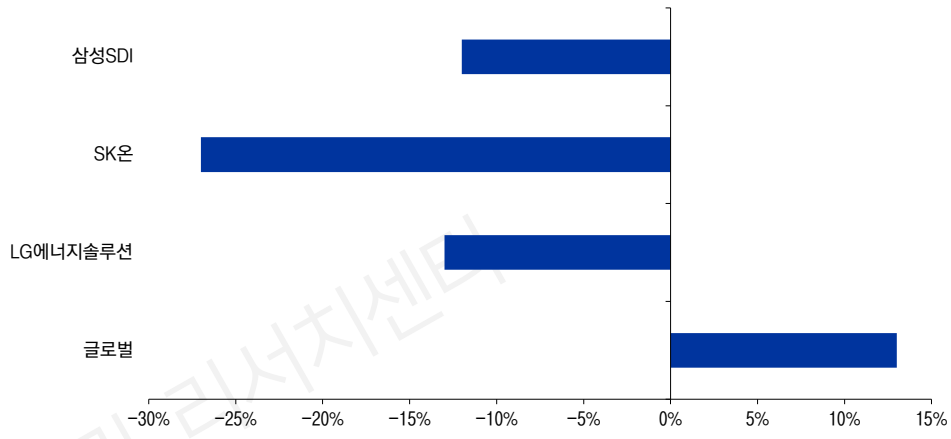
그림2 산업별 글로벌 이차전지 수요 비중('27 년 E)



자료: SNE 리서치, BNEF, LS증권 리서치센터

11월 EV향 배터리 판매 증감율

그림3 전년동기 대비 11 월 EV 향 배터리 증가율



자료: SNE 리서치, BNEF, LS증권 리서치센터

미국 EV 정책 변화

표 1 트럼프 2기 EV 관련 주요 정책 및 내용

일시	주요 사건 및 내용
2024.11	트럼프 당선 직후 정권 인수팀에서 IRA(인플레이션 감축법) 세액 공제 폐지 계획 수립 및 공식 시사
2025.01	취임 직후 행정명령(Unleashing American Energy) : 바이든의 '2030년 EV 판매비중 50%' 목표 철회 및 EV 충전소 자금 집행 일시 중단
2025.04	보편적 기본 관세 및 자동차 관세 부과 : 수입 자동차 및 부품에 대해 최대 25% 관세 적용 시작(한국산은 이후 협상을 통해 15%로 조정)
2025.07	지출법안(Spending Bill) 통과 :IRA의 핵심인 신규/중고 전기차 구매 세액 공제($7,500)를 '25년 9월 30일로 조기종료 확정 근로가정 감세법(Working Families Tax Cuts Act) 서명 : CAFE기준 미달시 부과되던 민사 벌금을 $0으로 설정. 사실상 규제의 실질적인 강제력을 무력화함
2025.12	**연비 규제(CAFÉ) 및 환경 규제 완화** : 바이든 정부의 엄격한 **배출 가스 기준을 '22년 수준으로 롤백하고 연간 연비 향상 복표를 0.5%로 대폭 축소** SAFE Rule III 발표 : 백악관 집무실에서 주요 자동차사(GM, Ford 등) CEO들이 참석한 가운데 공식 발표
2026.06	전기차 충전 인프라 세액 공제(30C) 종료 예정 : '26년 6월 30일 이후 설치되는 충전기에 대한 지원 폐지

자료: KDI('24.12), AP('25.1) KIET('25.12), Plug In America('25.12), Federal EV Tracker, LS증권 리서치센터

표 2 OBBBA 에 의해 일몰 기한이 단축되거나 새롭게 일몰기한이 적용되는 세액 공제

Sec	세액 공제	현행세법상 일몰기한	개정세법 일몰기한
25C	Energy Efficient Home Improvement Credit	2032-12-31	2025-12-31
25D	Residential Clean Energy Credit	2034-12-31	2025-12-31
25E	Previously-Owned Clean Vehicle Credit(중고 전기차)	2032-12-31	2025-09-30
30C	Alternative Fuel Vehicle Refueling Property Credit	2032-12-31	2026-06-30
45L	New Energy Efficient Home Credit	2032-12-31	2026-06-30
45W	Qualified Commercial Clean Vehicles Credit(상업용 전기차)	2032-12-31	2025-09-30
30D	Clean Vehicle Credit(전기차 신차)	2032-12-31	2025-09-30
179D	Energy Efficient Commercial Building Deduction	영구적 혜택	2026-06-30

자료: OBBBA, 삼정KPMG Global Tax, LS증권 리서치센터

이 중 '25년 12월 발표된 연비규제 내용을 자세히 살펴보면 아래와 같다. 즉 이는 차량 생산의 주체인 OEM들로 하여금 EV 생산 장려 및 강제 조항을 대폭 없애거나 완화하는 것으로 향후 북미 차량 생산에서부터 EV 가 감소할 가능성이 높을 수 있음을 알 수 있다. 왜냐하면 중국 및 Tesla를 제외하고 BEV에서 양의 수익성을 시현하고 있는 OEM은 거의 없기 때문이다.

표 3 **연비규제(CAFE) 파격적 하향 조정**

구분	바이든정부(기존)	트럼프 2 기	비고
2031 년 목표 연비	약 50.4mpg(갤런당 마일, L 당 약 21.4km)	약 34.5mpg	약 32% 완화 내연기관차만으로도 기술 충족 가능
연간 연비 개선율	매년 약 2% 이상 강제	매년 0.25~0.5%(극소폭	사실상 현 기술 수준 유지
전기차 크레딧	EV 생산시 가중치 부여(장려)	크레딧 거래제도 폐지 ('28 년~)	
강제이행수단	막대한 과징금 및 판매제한	벌금 $0 내연기관 판매 자유화	사실상 OEM 의 ICE 장려
차량 분류	SUV/크로스오버를 '트럭으로 분류	승용차(Passenger Car)로 재분류	인기 차종인 suv 와 크로스오버를 승용차군으로 묶어 규제 대응을 용이하게 함
소급 적용	해당 사항 없음	22 년식까지 소급 재검토	과거 벌금 부담 경감 목적

자료: 미국 교통부(USDOT) 브리핑룸, NHTSA(도로교통안전국) 공식 공고('25.12), 백악관 팩트시트('25.12), LS증권 리서치센터

트럼프 2기의 정책 기조는 시장 수요 위축과 공급망 내재화 가속이라는 두 가지 상반된 흐름을 만들고 있다.

1. EV 수요 장려 폐지 : '25년 9월말로 종료된 세제 혜택으로 당장 10~11월 미국에서 두자리수 역성장이 나타나고 있다. 소비자들은 가격 경쟁력이 높아진 하이브리드(HEV)나 내연기관차(ICE)로 회귀하는 양상을 보인다. 또한 '26년 휘발유 약세가 전망되고, 반면 전기 가격은 4% 이상 오를 것으로 나타남에 따라 미국 소비자가 피부로 느끼는 가격 경쟁력은 세제 혜택 종료와 더불어 두드러질 전망이다.

2. ICE 규제 감소에 따른 OEM의 EV 생산 감소: 환경 규제 완화로 인해 완성차 업체들이 굳이 막대한 벌금을 피하기 위해 전기차를 강제 생산할 필요성이 감소, 이는 포드, GM 등 미국 주요 OEM들의 전기차 전환 속도 조절을 가속화시키는 요인으로 작용할 수 있다.

미국의 최근 EV 정책 변화는 배터리 산업에 부정적이라고 볼 수 있다. 왜냐하면 미국 중심 북미 EV발 수요 성장이 저조하게 됨을 의미하기 때문이다. IRA Section 30D(친환경차 세액공제) 조기 종료에 따른 중단기 수요 둔화에 더해, 연비규제(CAFE) 및 환경 규제 완화로 중장기적으로도 OEM들의 EV 판매 의무를 대폭 완화함으로써 BEV 회사를 제외한 일반 OEM 기준 수익성이 뛰어난 ICE, 혹은 하이브리드로의 복귀를 촉진하기 때문이다. BEV 한대당 소요되는 배터리는 HEV 한대 대비 약 60배 기준으로 BEV에서 ICE, HEV로의 복귀는 배터리 수요 측면에서는 치명적이라 할 수 있다.

유럽 EV 정책 변화

그렇다면 유럽의 정책 방향은 어떠한가? 유럽 또한 EV 정책이 후퇴되고 있음을 최근 일련의 변화에서 알 수 있다. '25년 11월 유럽 자동차 제조협회(ACEA)는 '25년부터 적용될 탄소 배출 목표치(93.6g/km)을 달성하지 못할 경우, 업계 전체가 약 150억 유로(약 21조원)의 과징금을 물게 될 것이라고 경고하며 긴급 구제 조치를 공식 요구했다.

이에 EU집행위원회는 산업 경쟁력 약화를 막기 위한다는 목표 하에 기존의 강경 노선을 수정하는 파격적인 개정안을 12월 16일 '자동차 패키지'로 발표했다. 이는 '35년 내연기관차 판매 금지를 100%에서 90%로 완화함으로써 사실상 HEV나 효율 높은 ICE 판매가 가능하다는 의미로 사실상의 철회로 볼 수 있다. 잔여 10%의 경우 e-Fuel 사용 등을 통해 상쇄할 수 있도록 길을 열어 주었고, '30년 목표 유연성을 도입해 '30~'32년 기간을 '통합관리기간'으로 설정하여, 연도별 목표가 아닌 3년 평균치를 맞추면 벌금을 면제해 주는 Banking & Borrowing 제도를 제안했다. 현재 EU의회와 이사회는 집행위의 완화안을 바탕으로 세부 시행령을 마련, 확정할 예정이다. 특히 Euro7 배출 가스 규제의 시행 시기가 당초 예상보다 늦춰진 '26년 11월로 구체화됨에 따라 '26년 유럽의 EV 정책은 확연히 기존 정책 대비 완화, 혹은 후퇴되었다. 이는 당연히 EU EV발 배터리 수요에는 부정적이라 할 수 있다.

표 4 **EU 주요 EV 정책 변화**

구분	기존 정책(Fit for 55)	최신 변화('25년 12월 이후)	비고
35년 목표	탄소 배출 100% 감축 내연기관 종말	90% 감축으로 완화	내연기관 생존
벌금산정방식	매년 연간 실적 기준 부과	3년 단위 평균 실적 인정 ('25~'27년/'30~'32년)	25~'26년 완화 영향
중소형 자동차 (Van)	30년까지 50% 감축	30년까지 40% 감축	부담 완화
배터리 정책	보조금 중심 지원	아시아 의존도 탈피를 위한 무이자 대출(15	

자료: European Commission(Mobility and Transport Factsheet, '25.12), ACEA(Automotive Package Response, '25.12), LS증권 리서치센터

LS증권 리서치센터

LS증권 리서치센터

Compliance Notice

본 자료에 기재된 내용들은 작성자 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인합니다(작성자: 정경희).

본 자료는 고객의 증권투자를 돕기 위한 정보제공을 목적으로 제작되었습니다. 본 자료에 수록된 내용은 당사 리서치본부가 신뢰할 만한 자료 및 정보를 바탕으로 작성한 것이나, 당사가 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없으므로 참고자료로만 활용하시기 바라며 유가증권 투자 시 투자자 자신의 판단과 책임하에 최종결정을 하시기 바랍니다.
따라서 본 자료는 어떠한 경우에도 고객의 증권투자 결과에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다.

본 자료는 당사의 저작물로서 모든 저작권은 당사에게 있으며 어떠한 경우에도 당사의 동의 없이 복제, 배포, 전송, 변형될 수 없습니다.

_ 동 자료는 제공시점 현재 기관투자가 또는 제3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.

_ 동 자료의 추천종목은 전일 기준 현재당사에서 1% 이상 보유하고 있지 않습니다.

_ 동 자료의 추천종목은 전일 기준 현재 당사의 조사분석 담당자 및 그 배우자 등 관련자가 보유하고 있지 않습니다.

_ 동 자료의 추천종목에 해당하는 회사는 당사와 계열회사 관계에 있지 않습니다.

투자등급 및 적용 기준

구분	투자등급 guide line (투자기간 6~12 개월)	투자등급	적용기준 (향후 12 개월)	투자의견 비율	비고
Sector (업종)	시가총액 대비 업종 비중 기준 투자등급 3 단계	Overweight (비중확대) Neutral (중립) Underweight (비중축소)			
Company (기업)	절대수익률 기준 투자등급 3 단계	Buy (매수) Hold (보유) Sell (매도)	+15% 이상 기대 -15% ~ +15% -15% 이하 기대	88.7% 11.3%	2018 년 10 월 25 일부터 당사 투자등급 적용기준이 기존 ±15%로 변경
		합계		100.0%	투자의견 비율은 2025. 01. 01 ~ 2025. 12. 31 당사 리서치센터의 의견공표 종목들의 맨마지막 공표의견을 기준으로 한 투자등급별 비중임 (최근 1 년간 누적 기준. 분기별 갱신)