SECTOR
UPDATE

2026. 3. 5.

EV/모빌리티팀

임은영 팀장
esther.yim@samsung.com

장정훈 Senior Analyst
jhooni.chang@samsung.com

조현렬 Senior Analyst
hyunryul.cho@samsung.com

▶ 종목 정보

현대차 (005380 KS, 501,000)		
목표주가	800,000원	59.7%
BUY		
기아 (000270 KS, 156,700)		
목표주가	270,000원	72.3%
BUY		
LG에너지솔루션 (373220 KS, 347,500)		
목표주가	510,000원	46.8%
BUY		
삼성SDI (006400 KS, 351,000)		
목표주가	420,000원	19.7%
BUY		

리서치센터 리포트
바로가기

자동차 / 2차전지 (OVERWEIGHT)

한국에 유리한 유럽판 IRA

- EU 집행위는 3월 4일에 산업 가속화법 제안 발표. 공식 발효는 2027년. 미국과 다르게 FTA 국가에서 조립한 전기차도 보조금 대상, 한국 기업에게 유리.
- 전기차의 경우, 배터리 제외 70% 부가가치를 유럽 및 FTA 국가에서 생산 필요. 헝가리 공장을 가동 예정인 BYD는 유럽 내 Value Chain 구축이 시급해짐.
- 중국 전기차 산업은 1)중국 전기차 수요 냉각기 진입, 2)유럽에서 보조금 제외 정책으로 구조조정 국면 예상. 투자자의 관심이 중국에서 한국으로 이동 가능.

WHAT'S THE STORY?

EU 집행위의 산업 가속화법(IAA, Industrial Accelerator Act) 채택: 1)유럽 내 제조업 경쟁력 부활, 2)외부에 대한 경제적 의존 축소, 3)탈탄소화 전환 가속 목표.

- **2035년까지 EU 제조업이 전체 GDP의 20% 비중 목표(2025년 14.3%):** 이를 위해 인허가 절차의 간소화 및 디지털화, 공공조달 시 저탄소 및 유럽산 제품에 대한 우선 구매, 그리고 외국인 투자의 질적 개선 등의 조치 포함.
- **역내 부품 사용 비율 및 제조 요건 명시:** 1)전기차의 경우 배터리 제외 70% 부가가치를 유럽 및 FTA 국가에서 생산. 2)배터리는 3개 소재, 발효 3년 후부터 5개 소재를 유럽 및 FTA 국가에서 생산. 3) 철강, 알루미늄은 전체 물량의 25% 이상을 저탄소 제품 사용. 태양광은 저탄소 공정 필수.
- **ESS에 대한 원산지 요건 규정도 명시:** 법 발효 후 1년~3년 사이에는 ESS 시스템 자체가 EU 역내에서 생산되어야 함. 용량이 1MWh 초과 프로젝트의 경우 BMS는 반드시 EU산으로 규정. 한편 법 발효 3년 이후에는 시스템 역내 생산에 더해 '셀', 'BMS', 그리고 추가적인 1개의 주요 특정 부품이 EU산이어야 함.
- **외국인 직접 투자에 필수 충족 요건:** 해당 산업의 글로벌 제조 능력의 40% 이상을 차지하는 제3국 출신의 투자자가 EU의 신흥 전략 산업(배터리, 전기차, 태양광, 핵심 원자재 등)에 1억 유로를 초과하는 직접 투자를 진행할 경우, 엄격한 조건부 승인 제도도 명시. 투자 승인을 위한 6가지 요건은, 1) 지분 49% 이하, 2) JV 구성 의무화, 3) 기술 및 IP 이전, 4)R&D 투자, 5)EU 근로자 최소 50% 이상 채용, 6)EU 공급망 활용 등이 그것. 이중 EU 근로자 고용 조건을 포함 최소 4개 이상을 충족해야 됨.

  EV 배터리 제조 라인 투자는 대부분 1억 유로를 초과. 사실상 중국 배터리업체의 신규 투자 승인이 까다로워짐.

(다음 페이지에 계속)

- **2027년부터 시행이지만 이미 영향권:** 법안 확정은 유럽의회와 유럽연합 이사회에서 협상을 거쳐 2027년 발효 예상. 그러나, 이미 배터리와 완성차업체들은 캐나다, 호주 광산과 장기 계약 추진 중. 각국 정부는 2026년부터 정부 전기차 물량과 전기차 보조금 지급에 가이드 라인으로 제시 예정. 프랑스는 2024년부터 차량 생산 시 발생하는 탄소 배출량을 점수 화하여 보조금 지급. 중국은 해상 운송에서 발생하는 탄소 배출량 때문에 보조금 대상에서 제외.

한국에 유리한 법안: 미국의 IRA와 다르게 FTA 체결국을 EU 국가와 동등하게 대우.

- **한국, 중국과의 경쟁에서 유리:** 유럽에 공장이 있는 현대차/기아와 한국의 배터리 기업은 M/S 확대 예상. 한국 공장에서 수출도 증가 예상.
- **중국 기업에 불리, 내수도 안 좋은데, 두 번째 견제 정책:** 중국 전기차업체는 자국 수요 위축과 경쟁 심화를 수출로 만회하려고 노력 중. 1) 중국의 5개년 개발 계획(2026~2030년)에서 전기차가 제외되면서, 더 정부의 육성 산업에서 제외. 2026년에 중국 전기차 시장은 보조금 축소(2만 위안 → 1.5만 위안) 및 취득세 혜택(5%) 폐지로 수요 감소세 진입. 2가지 혜택 축소 영향은 평균 가격 20만 위안 대비 7.5% 상승 효과. 1월에 59.6만 대(-19.9%YoY) 및 전기차 침투율 39.6%(-20.5%pYoY) 기록.

  2) 2025년에 중국의 자동차 수출은 8.3백만 대(+30%YoY). 이 중 전기차 수출은 2.5백만 대로 30% 비중. 전기차 수출의 50%는 유럽향(유럽 내 M/S 23%). 유럽은 중국 전기차 M/S 증가를 막기 위해 2024년 말 상계 관세(업체별로 17~38%)에 이어, IAA 법안 발표.

  3) BYD가 2026년 2분기부터 헝가리 공장에서 생산(15만 대 규모)이 예정되어 있으나, 초기 CKD(주요 부품을 중국에서 수출한 후 현지에서 조립) 중심의 생산으로 원산지 비율을 못 맞출 가능성 높음. BYD는 현지 Value Chain 구축이 시급해짐.

  3) 중국 전기차는 160개 업체 중 흑자 기업이 5~6개에 불과. 구조조정 불가피. 전기차 전반의 주가가 부진한 상황이며, 외국인의 관심이 한국 업체로 이동 가능성 높음.

2026년~2027년, 유럽이 견인할 글로벌 전기차 시장: 중국 전기차 수요는 2H25 이후 둔화, 유럽은 2H25 이후 주요 국가의 보조금 재개로 성장 가속화.

- **유럽 전기차 시장 현황**: 2025년에 유럽의 전기차 수요는 4.4백만 대(+34.8%YoY)로 침투율 33.4% 기록. 전체 유럽 시장 수요는 13.2백만 대(+2.4%YoY)로 견조.
- **독일(유럽 전기차 수요의 20%비중), 2025년 7월부터 대대적인 법인 전기차 육성 정책 실행:** 1)2025년 7월~2028년 말까지 법인 전기차에 대해 조기 감가상각(첫해 40%, 둘째 해 24% 등 총 6년에 걸쳐 상각) 허용. 2)법인 전기차 구입 시 차량 가격의 40%까지 세액 공제(최대 9.5만 유로) 3) 2035년까지 전기차에 대해 자동차세 면제. 4) 법인 전기차를 임직원 개인이 사용할 경우, 차량 가격의 0.25%만 소득세로 부과. 내연기관차의 경우 1%. 유럽은 법인이 차량을 구입하여, 임직원이 사용하는 경우가 다수로, 전기차 수요에서 법인 차량 비중은 40%. 2025년에 독일의 전기차 수요는 88.5만 대(+51.8%YoY) 기록.
- **독일, 2026년에 개인 구입 차량에 대해서도 보조금 재도입:** 2023년 12월에 중단되었던 보조금을 재도입. 과거의 보편적 지원과 달리 가구소득과 자녀 수에 따라 차등 지원. 1)가구당 연 과세 소득 8만 유로 이하가 기본 자격이며, 18세 미만 자녀 1인당 소득기준 5천 유로씩 상향. 최대 9만 유로까지 허용. 2) 순수전기차에 대한 보조금은 3천 유로~최대 6천 유로(중저가 전기차 가격의 10~15%). PHEV와 EREV는 1.5천 유로~4.5천 유로.

- **영국(유럽 전기차 수요의 17%), 2025년 7월 16일에 전기차 구매 보조금 재도입:** 7억 파운드의 구매 보조금과 6300만 파운드의 충전 인프라 투자, 생산 밸류체인 보조금 예산 발표. 2029년까지 운영 예정으로, 차량 가격 3.7만 파운드 이하 전기차에 대해 1,500~3,750파운드 지급. 2025년에 영국의 전기차 수요는 73.5만 대(+28.7%YoY) 기록.
- **프랑스(유럽 전기차 수요의 11%) 저소득 가구 대상 전기차 리스 제도 재도입:** 2025년 9월 30일부터 저소득 가구 대상 전기차 리스 제도 재도입. 프랑스의 소셜 리스 제도는 지난해 1월부터 시행되었으나, 한 달 만에 예산(6억 5천만 유로) 조기 소진으로 중단된 바 있음. 당시 해당 정책으로 약 한 달 간 5만 대 리스 수요를 견인. 2025년에 프랑스의 전기차 수요는 47.4만 대(Flat YoY) 기록.

IAA 법안 일정

단계	시기	주요 내용
법안 채택	2026년 3월 4일	EU 의회에서 채택
법안 1차 투표	2026년 9월	한국 등 FTA 체결국 우대 여부 확정
법안 확정	2026년 말	EU의회 및 이사회에서 최종 승인
공식 발표	2027년 초	법안 효력 발생 및 인허가 패스트트랙 가동
1단계 강화	2027년 중반	전기차 보조금 대상 선정 시 '현지 콘텐츠 70%' 요건 적용 시작
배터리 규제	2027년 말	유럽산 배터리 탑재 비율(2/3 이상) 의무화 시작
최종목표	2030년	배터리 핵심 소재(양극재 등) 5개 이상 유럽산 의무화

자료: EU Commission, 삼성증권

IAA에 따른 EV 및 배터리 관련 EU 원산지 요건

구분	요건	내용
전기차	대상	순수 전기차, PHEV, 수소연료 전지차
	①역내 조립	EU내 최종 조립
	②역내 부품가치 비율	배터리 제외 모든 차량 부품 가격 중 70% 이상
	③역내 최소 부품 요건	구동 배터리는 셀을 포함해 최소 3개 (발효 후 3년 뒤: 셀, 양극재, BMS 포함 최소 5개)
소형 전기차	① + ② 또는 ③ 충족	

자료: EU IAA

유럽 IAA와 미국 IRA 비교

구분	유럽 IAA	미국 IRA
최종 조립	EU 내 생산/조립 필수(FTA 국가 인정)	북미 내 생산/조립(FTA 국가 불인정)
배터리 조달	배터리 제외 부품의 70%이상 현지화	배터리 부품의 50% 이상(2029년 100%)
핵심 광물	2030년까지 전략광물 소비량의 최소 10% 채굴, 40% 가공·제련, 25% 재활용을 역내에서 달성 목표 (CRMA* 법안)	미국 또는 FTA 체결국에서 40% 이상 조달(2027년 80%)
보조금	충족 시 공공 조달 및 지원, 보조금 지급	소비자에게 7,500달러 크레딧(2025년 10월 중단)

참고: * CRMA: Critical Raw Materials Act, EU 핵심원자재법
자료: EU Commission

EU 집행위의 IAA에 따른 ESS에 대한 원산지 요건

구분	기준	요건
ESS	법 발효 후 1년 ~ 3년	EU 내 생산 + 1MWh 초과 프로젝트시 BMS는 EU산
	법 발효 3년 이후	EU 내 생산 + 셀, BMS, 추가 1개 부품이 모두 EU산

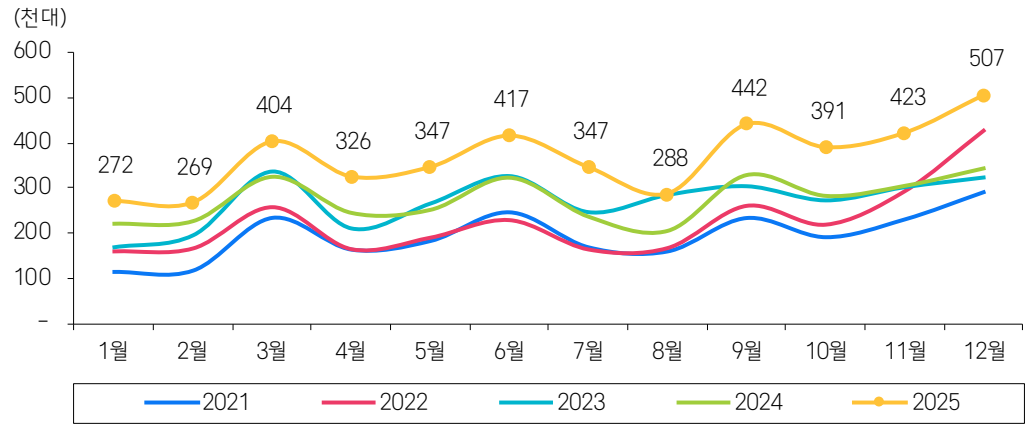
자료: EU IAA

외국인 직접 투자 6대 조건

No	구분	조건
1	지분 및 통제권 제한	지분(또는 의결권, 자산 소유권이나 통제권) 49% 이하
2	JV 구성	하나 이상 EU 기업과 JV
3	기술 및 IP 이전	외국인 투자자의 지식재산권 및 노하우에 대한 라이선스 계약
4	R&D 투자	연간 수익의 최소 1% 매년 EU 내 R&D 투자
5	EU 근로자 고용	최소 50% 이상 EU 근로자 채용
6	EU 공급망 활용	EU 시장에서 출시된 제품 최소 30%를 EU 내에서 조달

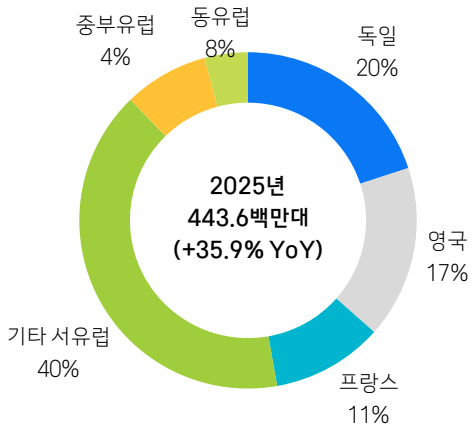
자료: EU IAA

유럽(EU+동유럽): 전기차 수요 월별 추이



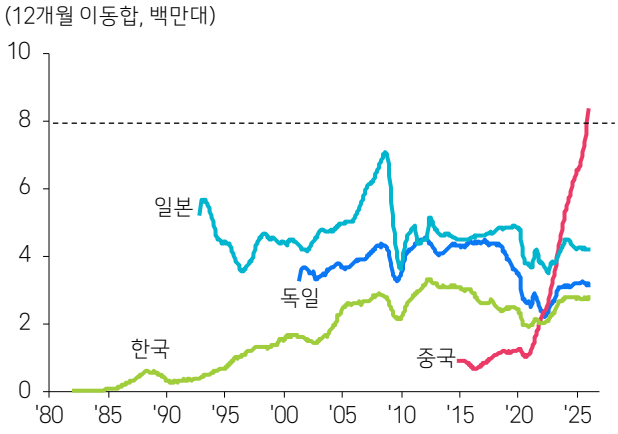
자료: EV-Volumes, 삼성증권

유럽: 국가별 전기차 수요 비중



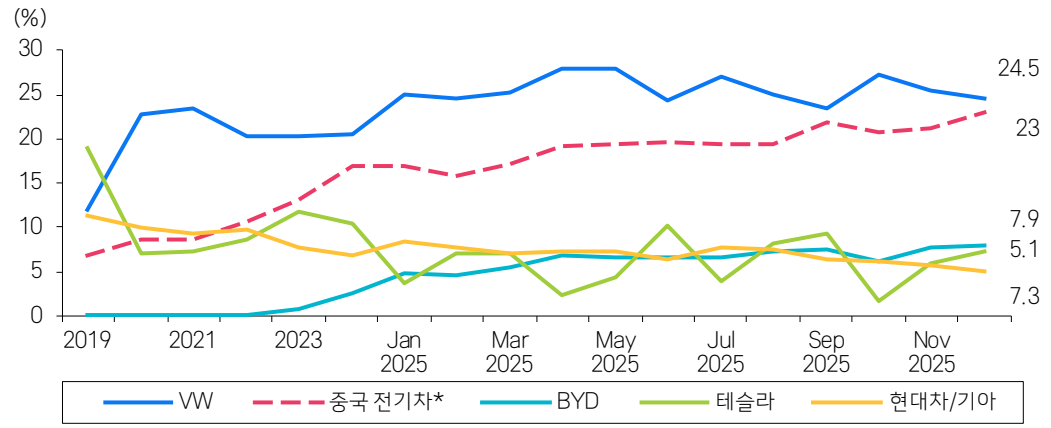
자료: CEIC, 삼성증권

주요 국가 자동차 수출



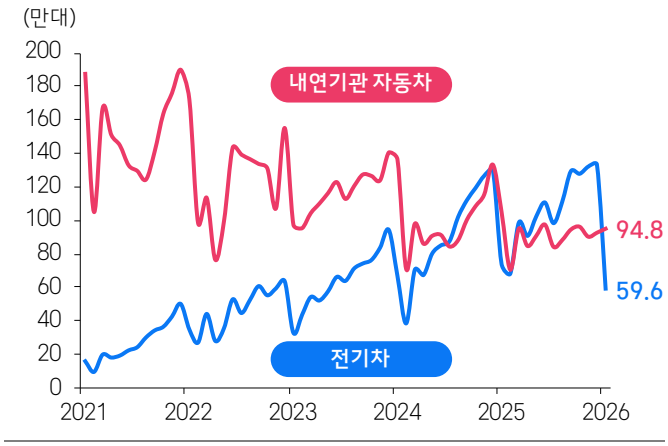
자료: CEIC, KAMA, 삼성증권

유럽 전기차 시장: 주요 업체 점유율



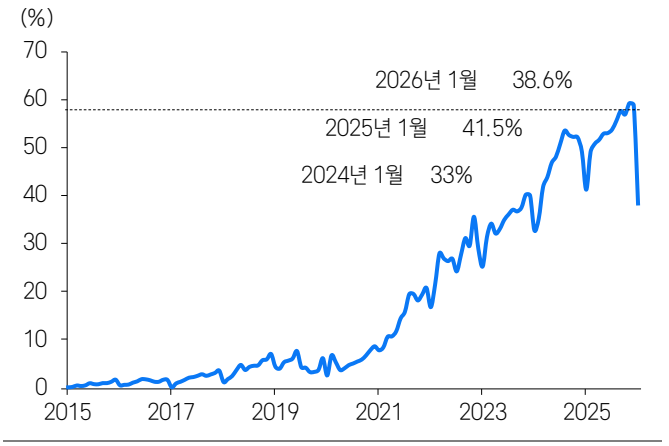
참고: *BYD 포함
자료: EV-Volumes, 삼성증권

중국: 내연기관 자동차 vs 전기차



자료: 중국승용차협회(CPCA), 삼성증권

중국: 1월 전기차 침투율 38.6%로 전월 대비 -20.5%p 감소



자료: 중국승용차협회(CPCA), 삼성증권

현대차/기아, 유럽 점유율 확대 예상

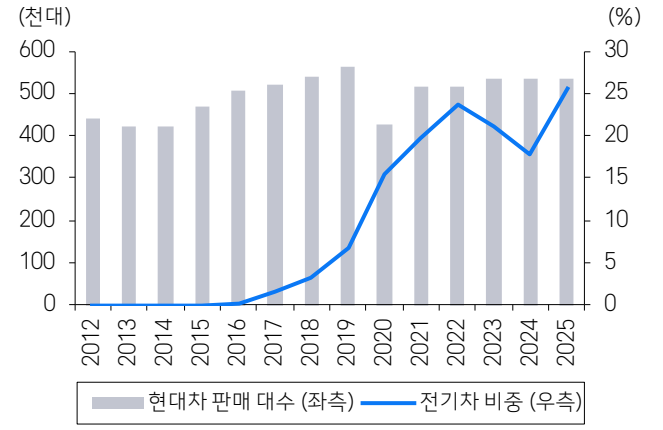
- **2025년에 현대차/기아 전기차 점유율 둔화 및 인센티브 증가**: 현대차/기아는 중국 전기차와의 경쟁에 밀려, 산업 수요 성장률을 하회. 2025년에 현대차는 14.7만 대(+45%YoY) 및 M/S 3.3%(+0.2%pYoY) 기록. 기아는 15.2만 대(+26%YoY) 및 M/S 3.4%(-0.2%pYoY) 기록. 기아가 하반기에 EV4, EV5를 출시하면서, 판매 고성장을 기대했으나, 중국 전기차와의 경쟁으로 기대치 하회.

  현대차/기아 모두 4Q25 실적 발표에서 유럽에서의 경쟁 심화로 인센티브 증가가 연간 인센티브의 절반을 차지한다고 코멘트. 현대차의 연간 인센티브는 2.18조원YoY(매출액 대비 1.1%p) 증가했는데, 약 1조원이 유럽에서 증가한 것으로 추정. 기아의 연간 인센티브는 1.5조원YoY(매출액 대비 1.3%p) 증가했는데, 약 7천억원이 유럽에서 증가한 것으로 추정.

- **현대차, 2026년 하반기에 아이오닉 2출시 예정**: 2025년 현대차 유럽 시장 판매는 53.5만 대(FlatYoY) 및 전기차 비중 25.6%(+7.6%pYoY) 기록. 연초에 캐스퍼 전기차 출시로 전기차 비중 증가. 2026년 하반기에 체코 공장에서 아이오닉 2 출시 예정으로, 유럽 보조금 정책에 힘입어 판매 증가 예상.

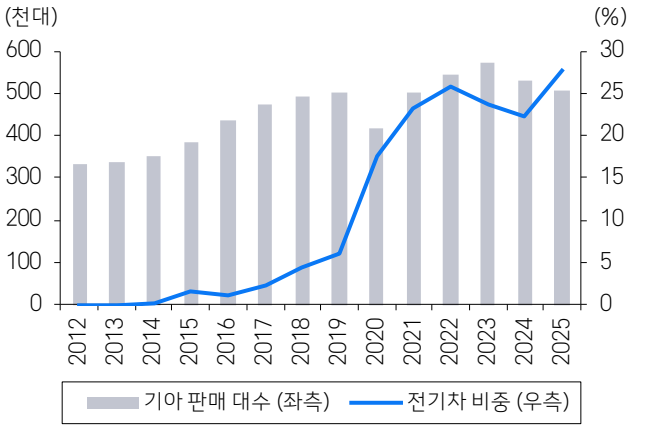
- **기아, 2026년 3월에 EV2 출시 예정:** 2025년 기아 유럽 시장 판매는 50.7만 대(-2%YoY) 및 전기차 비중 30.2%(+2.6%pYoY) 기록. 연초에 캐스퍼 전기차 출시로 전기차 비중 증가. 기아는 슬로바키아 공장에서 2025년 8월부터 EV4, 2026년 3월부터 EV2 생산. EV3는 2025년 2월부터, EV5와 PV5는 10월부터 한국에서 수출. 2026년에 5개 차종의 전기차가 판매되고, 보조금 수혜 예상. EV3의 가격은 58.3Kwh 기본형이 3.6만 유로. EV2의 가격은 2만 유로 후반 수준 예상.

현대차: 유럽 판매 및 전기차 비중



자료: ACEA, EV Volumes, 삼성증권

기아: 유럽 판매 및 전기차 비중



자료: ACEA, EV Volumes, 삼성증권

유럽 산업 가속화 법안 통한 공급망 재편 가능성은 한국 2차전지 산업에 긍정적

전기차 배터리에 대한 역내 부품 비율 및 제조 요건 명시: 전기차 및 배터리 관련 내용을 보면 유럽연합의 보조금 수혜 요건은 다음과 같음. 우선 수혜 대상 신규 차량으로 3가지(순수 전기차, PHEV, 수소연료 전지차)로 한정함. 그리고 수혜 요건으로 1)차량은 EU에서 최종 조립, 2)배터리 제외 모든 차량 부품 가격 중 EU산 부품 비율이 최소 70% 이상, 3)배터리는 셀을 포함해 최소 3개 배터리의 주요 부품이 EU 역내산. (발효후 3년 후부터는 '배터리셀', '양극재', 'BMS'을 포함해 최소 5개의 핵심 요소가 EU 역내산이어야 함) 한편, 소형전기차에 대해서는 1)은 반드시 충족하는 대신 2)나 3)은 둘 중에 하나만 충족하면 됨.

IAA에 따른 EV 및 배터리 관련 EU 원산지 요건

구분	요건	내용
전기차	대상	순수 전기차, PHEV, 수소연료 전지차
	①역내 조립	EU내 최종 조립
	②역내 부품가치 비율	배터리 제외 모든 차량 부품 가격 중 70% 이상
	③역내 최소 부품 요건	구동 배터리는 셀을 포함해 최소 3개 (발효 후 3년 뒤: 셀, 양극재, BMS 포함 최소 5개)
소형전기차	① + ② 또는 ③ 충족	

자료: EU IAA

ESS에 대한 원산지 요건 규정도 명시: ESS에 대해서도 공공 조달, 재생에너지 경매, 기타 공공 지원과 관련해 원산지 규정을 적용. 법 발효 후 1년 ~ 3년 사이에는 ESS 시스템 자체가 EU 역내에서 생산되어야 하는데, 용량이 1MWh 초과 프로젝트의 경우 BMS는 반드시 EU산으로 규정. 한편 법 발효 3년 이후에는 시스템 역내 생산에 더해 '셀', 'BMS', 그리고 추가적인 1개의 주요 특정 부품이 EU산이어야 함.

외국인 직접 투자에 필수 충족 요건: IAA법안에 따르면, 해당 산업의 글로벌 제조 능력의 40% 이상을 차지하는 제3국 출신의 투자자가 EU의 신흥 전략 산업(배터리, 전기차, 태양광, 핵심 원자재 등)에 1억 유로를 초과하는 직접 투자를 진행할 경우, 엄격한 조건부 승인 제도도 명시함. 투자 승인을 받기 위해 6가지를 정해 놓고 있는데, 1) 지분 49% 이하, 2) JV 구성 의무화, 3)기술 및 IP 이전, 4)R&D 투자, 5)EU 근

로자 최소 50% 이상 채용, 6)EU 공급망 활용 등이 그것. 이중 EU 근로자 고용 조건을 포함 최소 4개 이상을 충족해야 됨.

EV 배터리 제조 라인 투자가 대부분 1억 유로를 초과하는 상황이고, 글로벌 배터리 시장에서 중국 업체들의 지배력을 감안해 볼 때, 중국 배터리업체들이 유럽 내 신규 투자를 진행할 때 투자 승인이 까다로워지게 되는 것으로 볼 수 있음.

외국인 직접 투자 6대 조건

No	구분	조건
1	지분 및 통제권 제한	지분(또는 의결권, 자산 소유권이나 통제권) 49% 이하
2	JV 구성	하나 이상 EU 기업과 JV
3	기술 및 IP 이전	외국인 투자자의 지식재산권 및 노하우에 대한 라이선스 계약
4	R&D 투자	연간 수익의 최소 1% 매년 EU 내 R&D 투자
5	EU 근로자 고용	최소 50% 이상 EU 근로자 채용
6	EU 공급망 활용	EU 시장에서 출시된 제품 최소 30%를 EU 내에서 조달

자료: EU IAA

EU 집행위의 IAA 법안 내용과 한국 2차전지 시사점: 이 규정은 발효 6개월 후부터 시행되거나 업데이트 되는 모든 국가의 보조금 프로그램에 적용됨. 이에 따라 지난 1월 독일 정부의 30억 유로 규모의 전기차 보조금 계획 발표 후 수혜 대상으로 거론되었던 중국산 전기차는 더 이상 유효한 주장이 아니게 됨. 독일 정부가 보조금 혜택을 유지하기 위해 EU의 '현지 조달 비율' 기준을 수용해 정책을 수정해야 할 가능성이 있기 때문. 전기차 요건 외에도 배터리셀 등에 대한 EU 역내산을 충족해야 하는 상황이기 때문에 유럽 진출을 꾀하는 중국 업체들의 배터리셀 캐파 확장 계획을 자극하겠지만 이미 현지 캐파를 의미 있게 확대한 한국 업체들에게 긍정적으로 볼 수 있는 정책.

유럽 시장: 한국 및 중국 전기차 배터리 캐파*

(단위: GWh)	지역	2023	2024	2025	2026E
LGES	폴란드	80	80	75	60
SDI	헝가리	45	45	45	45
SK온	헝가리	18	48	48	48
한국 배터리사		**142**	**172**	**168**	**153**
CATL	독일, 헝가리	5	14	34	74
Sunwoda	헝가리	0	0	0	10
CALB	포르투갈	0	0	0	15
Gotion	슬로바키아	0	0	20	20
EVE Energy	헝가리	0	0	0	28
Envision AESC	영국, 프랑스	2	11	27	27
중국 배터리사		**7**	**25**	**81**	**174**

참고: *연말 설치 기준
자료: CITIC, 삼성증권

산업 가속화법(IAA), 미국 IRA 정책과 무엇이 같거나 다를까?

IAA와 IRA의 같은 점, 현지 제조업 부흥

공통점 (1), 현지 생산 확대 목표: IAA와 IRA 모두 중국의 첨단 산업 원가 경쟁력이 월등히 높아, 유럽 및 미국 내 현지 제조업 공급망 구축이 어려운 상황을 극복하고자 하는 관점에서 시작된 정책. 리쇼어링 추진하여 자국 내 제조 경쟁력 제고를 목표. 참고로 유럽 교통환경연맹(T&E)는 EU산 배터리와 중국산 배터리의 가격 격차를 유럽 생산 확대를 통해 현재 90%에서 30%까지 축소 가능할 것으로 전망.

공통점 (2), 전략 산업 우선 적용: IAA는 철강, 시멘트, 알루미늄, 전기차, 태양광, 배터리, ESS 및 기타 청정 에너지 산업에 적용될 계획이며, IRA 정책은 전기차, 배터리, ESS, 태양광, 풍력, 수소, 탄소 포집, 핵심 광물 및 기타 청정 에너지 산업에 적용. 즉, 전기차, 배터리

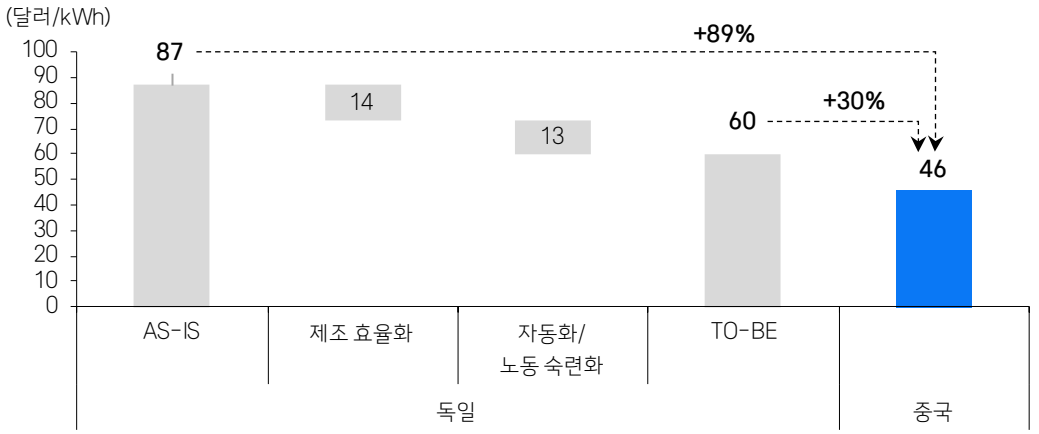
IAA와 IRA의 다른 점, 인센티브 강도 및 중국 배제 여부

차이점 (1), 미국 대비 현저히 떨어지는 유럽 인센티브: IRA는 세액공제 지급을 통해 공급자 및 수요자에게 직접적인 수익성 보완을 해줬다는 관점에서 리쇼어링 매력도를 크게 개선. 이는 글로벌 완성차업체 및 배터리업체가 여타 지역 대비 미국에 우선 투자를 집행했던 배경. 한편, 유럽의 IAA는 공공 조달로 구매되는 제품 및 일부 보조금/공적 지원을 받는 경우에만 EU산 적용을 요구. 특히 개인 차량에 지급되는 보조금 지급 범위가 유럽 내에서도 절대적이진 않은 상황. 대표적으로 올해 독일이 발표한 개인 전기차 보조금은 독일 전기차 시장 수요의 20~25%에 해당(연간 20만 대 보조금 수취 가능 vs 2025년 독일 전기차 수요 87만 대).

차이점 (2), 중국 배제 여부: IAA는 외국인 직접 투자에 있어 특정 국가가 글로벌 생산역량의 40% 이상을 점유한 분야에 있어서 1억 유로를 초과하는 투자할 경우, EU 노동자 비율을 50% 이상, 외국인 지분은 49% 이하로 설정하고 기술 이전 등을 요구. 이는 유럽에서 단순 조립만 수행하고 고용과 기술 이전에는 기여하지 않는 중국 기업을 겨냥한 정책. 다만, 중국 업체의 현지 투자 진행에 있어선 상당 부분 수용 가능하단 입장으로, PFE(금지 외국 법인) 규제를 통해 중국 업체의 IRA 보조금 수취를 불가하게 만든 미국 대비 중국 배제의 강도는 상대적으로 약한 정책.

차이점 (3), 상이한 내부 이해관계: 미국은 다양한 주로 구성되어 있지만, IRA 정책 수립에 있어 탈 중국 공급망 중심으로 리쇼어링을 의도한 점은 내부적으로도 공통된 시각. 이는 태양광 패널 산업에 있어 민주당 및 공화당 집권을 반복하더라도 일관되게 강화된 대중국 관세를 통해 확인 가능. 하지만 IAA의 경우 초안 수립 과정에서도 프랑스와 독일 등 상당한 이견 발생. 독일은 IAA 법안이 보호무역 기조를 강화해 교역 상대국의 보복을 초래할 수 있다고 우려한 반면, 프랑스 등은 미국과 중국 등 주요 경쟁국이 자국 산업 보호를 위해 무역 장벽을 높이는 것을 지적하며 EU가 역내 산업 경쟁력을 강화하려면 비슷한 조치가 불가피하다는 입장을 피력. 특히 IAA 관련 가장 큰 이견은 'Made in Europe'의 범위. 프랑스는 유럽 원산지 조건을 EU 27개 회원국과 단일시장 회원국인 노르웨이, 아이슬란드, 리히텐슈타인으로 한정해야 한다는 입장. 독일 등 북유럽 국가는 영국 등 EU 이외 국가라도 '신뢰할 수 있는 파트너'로 인정되면 해당 국가 제품을 EU산과 동등하게 간주해야 한다는 입장. EU 집행부는 독일의 편을 들어 EU와 FTA 체결했거나, WTO 정부조달협정 국가 중 EU 기업에 시장 접근을 보장하는 국가는 상호주의 원칙을 기반으로 EU산과 동등하게 간주. 향후 EU 내 이러한 상이한 내부 이해관계로 법안의 세부 사항 변화 가능성이 높을 것.

유럽 교통환경연맹(T&E): IAA 도입 이후 2030년 중국 및 중국 배터리 원가 축소 전망



자료: 유럽 교통환경연맹(T&E), 삼성증권

유럽 IAA 및 미국 IRA 정책 비교

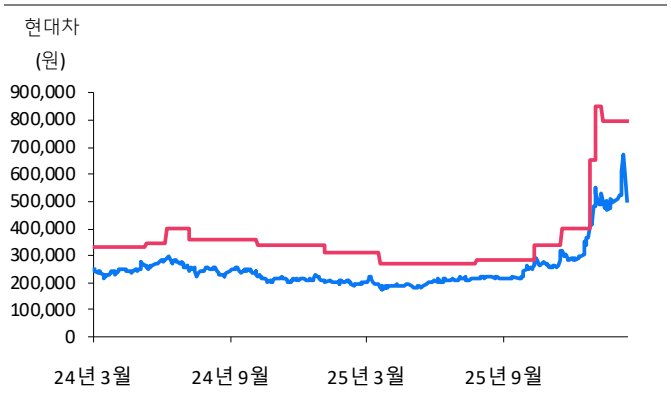
	유럽 산업 가속화 법(IAA)	미국 인플레이션 감축 법안(IRA)
정책 성격	산업정책 + 규제	재정정책 + 세액공제
핵심 목표	EU 산업 경쟁력 강화 및 탈탄소화	미국 내 청정 에너지 제조 확대
주요 수단	Made-in-EU 요건, 공공 조달 우대	세액공제(Tax credits)
공급망 전략	EU 생산(또는 EU FTA 국가에서 수입) 요구 강화	미국 내 생산 및 우방국 원료 요구
투자 유도 방식	규제 및 공공 조달 시장 접근성 우대	직접 재정 지원(세제 혜택)
외국 기업 규제	특정 국가(*eg,* 중국) 직접 투자 조건 부여	중국 공급망 배제
적용 시장	공공조달, 재생에너지 경매	민간 시장
2차전지 산업 영향	**일부 수요에서 중국산 수입 배터리를 대체하여 유럽 내 저위 가동률 회복 가능**	**AMPC 수취 통한 고원가 극복 및 수요자 보조금 유효한 시장(ESS) 공략 지속**

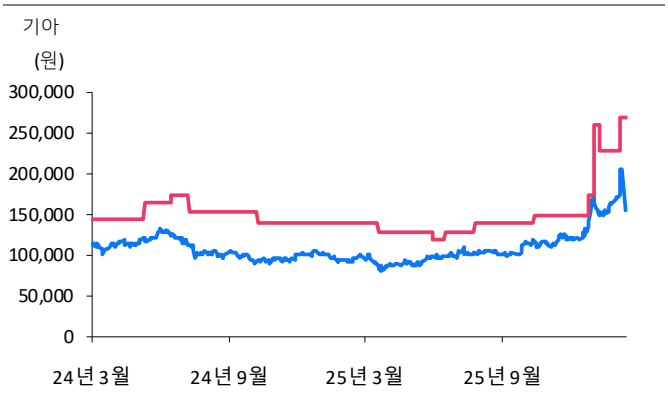
자료: 삼성증권 정리

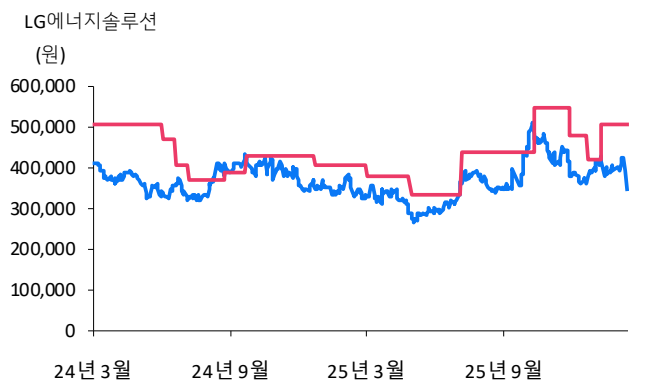
Compliance notice

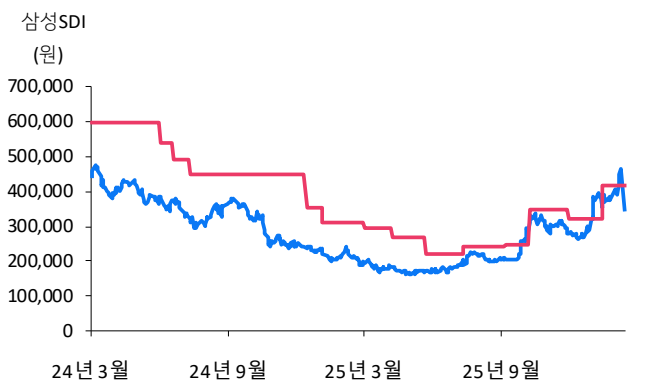
- 당사는 2026년 3월 4일 현재 삼성SDI와(과) 계열사 관계에 있습니다.
- 본 조사분석자료의 애널리스트는 2026년 3월 4일 현재 위 조사분석자료에 언급된 종목의 지분을 보유하고 있지 않습니다.
- 당사는 2026년 3월 4일 현재 위 조사분석자료에 언급된 종목의 지분을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다.
- 본 조사분석자료에는 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 애널리스트의 의견이 정확하게 반영되었음을 확인합니다.
- 본 조사분석자료는 당사의 저작물로서 모든 저작권은 당사에게 있습니다.
- 본 조사분석자료는 당사의 동의 없이 어떠한 경우에도 어떠한 형태로든 복제, 배포, 전송, 변형, 대여할 수 없습니다.
- 본 조사분석자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터가 신뢰할 만한 자료 및 정보로부터 얻어진 것이나, 당사는 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없습니다. 따라서 어떠한 경우에도 본 자료는 고객의 주식투자의 결과에 대한 법적 책임소재에 대한 증빙자료로 사용될 수 없습니다.
- 본 조사분석자료는 기관투자가 등 제3자에게 사전 제공된 사실이 없습니다.

2년간 목표주가 변경 추이









최근 2년간 투자의견 및 목표주가 변경 (수정주가 기준)

현대차												
일 자	2024/2/5	3/20	5/29	6/25	7/26	10/25	2025/1/24	4/7	8/14	10/31	12/8	2026/1/14
투자의견	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY
TP (원)	290000	330000	345000	400000	360000	340000	310000	270000	285000	340000	400000	650000
괴리율 (평균)	-15.25	-26.19	-21.52	-31.63	-32.30	-37.27	-34.90	-26.06	-20.49	-20.69	-22.55	-27.91
괴리율 (최대or최소)	-11.90	-16.06	-16.96	-25.50	-28.06	-33.38	-28.39	-17.41	-7.02	-7.35	1.50	-15.54
일 자	1/22	1/30										
투자의견	BUY	BUY										
TP (원)	850000	800000										
괴리율 (평균)	-40.91											
괴리율 (최대or최소)	-37.88											
기아												
일 자	2024/2/5	5/29	7/4	7/29	10/28	2025/4/7	6/20	7/7	8/14	11/3	2026/1/14	1/22
투자의견	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY
TP (원)	145000	165000	175000	155000	140000	130000	120000	130000	140000	150000	175000	260000
괴리율 (평균)												
괴리율 (최대or최소)												
일 자	1/29	2/25										
투자의견	BUY	BUY										
TP (원)	230000	270000										
괴리율 (평균)												
괴리율 (최대or최소)												
LG에너지솔루션												
일 자	2024/1/26	6/20	7/8	7/25	9/11	10/10	2025/1/10	3/21	5/19	7/25	10/31	12/18
투자의견	BUY	BUY	HOLD	HOLD	HOLD	HOLD	HOLD	HOLD	HOLD	BUY	HOLD	HOLD
TP (원)	510000	470000	410000	370000	390000	430000	410000	380000	335000	440000	550000	480000
괴리율 (평균)	-25.18	-27.55	-15.22	-3.89	5.00	-9.14	-14.77	-12.67	-10.19	-12.74	-19.50	-21.65
괴리율 (최대or최소)	-17.75	-23.62	-8.54	11.35	0.38	-0.70	-5.98	-5.26	9.85	16.82	-11.91	-18.65
일 자	2026/1/12	1/29										
투자의견	HOLD	BUY										
TP (원)	420000	510000										
괴리율 (평균)	-3.83											
괴리율 (최대or최소)	2.62											
삼성SDI												
일 자	2024/1/30	6/20	7/8	7/30	2025/1/2	1/24	3/21	4/28	6/11	8/1	9/26	10/28
투자의견	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY
TP (원)	597210	538468	489517	450355	352452	313291	293710	270000	220000	240000	250000	350000
괴리율 (평균)	-32.48	-32.88	-28.53	-31.99	-33.69	-32.91	-37.37	-37.02	-18.49	-12.36	-5.25	-11.76
괴리율 (최대or최소)	-20.33	-29.27	-22.10	-15.76	-30.69	-22.81	-30.50	-32.00	-6.36	-6.25	17.20	-3.57
일 자	12/19	2026/2/3										
투자의견	BUY	BUY										
TP (원)	320000	420000										
괴리율 (평균)	-2.27											
괴리율 (최대or최소)	23.91											

투자기간 및 투자등급: 삼성증권은 기업 및 산업에 대한 투자등급을 아래와 같이 구분합니다.

*2023년 7월 27일부로 기업 투자 등급 기준 변경

기업

BUY (매수) 향후 12개월간 예상 절대수익률 15% 이상
그리고 업종 내 상대매력도가 평균 대비 높은 수준

HOLD (중립) 향후 12개월간 예상 절대수익률 -15%~ 15% 내외

SELL (매도) 향후 12개월간 예상 절대수익률 -15% 이하

산업

OVERWEIGHT(비중확대) 향후 12개월간 업종지수상승률이 시장수익률 대비 5% 이상 상승 예상

NEUTRAL(중립) 향후 12개월간 업종지수상승률이 시장수익률과 유사한 수준 (±5%) 예상

UNDERWEIGHT(비중축소) 향후 12개월간 업종지수상승률이 시장수익률 대비 5% 이상 하락 예상

최근 1년간 조사분석자료의 투자등급 비율 2025.12.31 기준

매수(85.8%)·중립(14.2%)·매도(0%)

삼성증권

삼성증권주식회사
서울특별시 서초구 서초대로74길 11(삼성전자빌딩)
Tel: 02 2020 8000 / www.samsungpop.com

삼성증권 Family Center: 1588 2323

고객 불편 사항 접수: 080 911 0900

Member of
Dow Jones
Sustainability Indices
Powered by the S&P Global CSA