한화투자증권

2026년 03월 06일
산업분석

2차전지(Neutral)

유럽 IAA 제안: 유럽의 탈중국 기대감 상승

▶Analyst 이용욱 yw.lee@hanwha.com 02-3772-7635

3월 4일 발표된 유럽 산업 가속화법(IAA)의 핵심 내용은 유럽 공급망 내 중국 의존도를 낮추고, 한국 등 FTA 체결국에 대한 규제를 낮추는 것입니다. 향후 중국의 유럽향 직접 투자는 제한될 것이며, 유럽에서 판매되는 전기차/배터리도 중국 수입 배터리/소재 비중을 축소해야 할 것으로 예상됩니다. 반면, FTA 체결국은 'Made In EU'로 간주(한국 포함, 중국 제외)해 당장 국내산 소재/부품 사용은 가능할 것입니다. 다만, 현지 기업들은 혜택 탈락 리스크를 최소화하기 위해 현지 생산 부품/소재에 대한 선호도가 커지며 현지 진출 업체에 대한 수혜가 기대됩니다

유럽 집행위 산업 가속화법(IAA) 제안서 제출

3월 4일 유럽 집행위는 산업 가속화법(IAA) 제안. EU 제조업의 높은 에너지 바용, 복잡한 인허가 절차, 중국의 저가 공세 및 정부 보조금으로 인한 경쟁력 약화를 개선하기 위한 법안. 5가지 구체적 목표 설정(1. 저탄소 인증, 2. 선도 시장 창출, 3. 외국인 직접 투자 조건부 승인, 4. 인허가 절차 디지털/간소화, 5. 전략적 산업 가속화 구역 지정/지원). 주요 적용 산업은 에너지 집약 산업(철강/시멘트/알루미늄 등)과 모빌리티(자동차 및 부품), 넷제로 기술(배터리/태양광/풍력/원자력 등). 이를 통해 EU GDP 내 제조업 비중을 2024년 14.3%에서 2035년 20%까지 상향하는 목표 설정(기존 2030년에서 5년 연기). 해당 제안서를 기준으로 향후 의회/이사회 협상을 거쳐 최종안 결정 예정. 통상적으로 최종 발효까지 약 1년 소요

IAA 주요 내용

1) Made In EU(유럽상 요건): 전략 분야에서 공공조달/사업입찰/보조금 등 지원 받으려면 유럽산 및 저탄소 요건 충족 필요. Made In EU에는 EU 27개국뿐 아니라 FTA 체결국 및 GPA(정부조달협정) 당사국 생산 제품도 포함. 즉, 한국/일본/미국/영국 등에서 생산한 제품도 EU 원산지와 유사한 대우(시장 폐쇄를 우려한 체코/독일 등의 요구가 반영)
→당초 초안에서는 자동차 부품 요건에서 배터리는 제외될 것으로 보였으나, 최종안에서 배터리가 별도로 명시되어 긍정적. 현지 생산 요건에 한국은 포함 중국은 제외되어 국내 배터리/소재 업체 수혜 기대. 다만 저탄소 요건으로 장기적으로는 한국보다 EU 현지 생산 니즈가 커질 것

2) 외국인 직접 투자 및 글로벌 40% 의존도 요건: 글로벌 제조 역량의 40% 이상을 차지하는 제 3국(중국 등)의 투자자가 유럽 내 전략 분야(배터리, 전기차, 태양광 등)에 1억 유로 이상 투자 시 요건 강화. 다음 6개 조항 중 5번을 포함해 최소 4개 충족 요구. 1) 지분/의결권 49% 이하 제한, 2 유럽 기업과의 JV 설립(지분 49% 이하), 3) IP 및 기술 이전, 4) 총수익의 1% 이상 현지 R&D 투자, 5) 현지 고용 50% 보장(필수), 6) 부품 30% 이상 현지 조달
→중국 자본의 유럽 내 확장 강력 제한(중국 글로벌 배터리 점유율 83%, 2024년 기준). 한국은 40% 룰에 해당하지 않고 FTA 지위까지 갖춰 규제 대상에서 제외. 중국의 빈자리를 파고들 반사이익 기대

3) 허가 절차 간소화: 모든 허가 프로세스를 디지털화하고 명확한 기한을 도입. 당국이 기한 내에 응답하지 않을 경우 중간 단계를 승인된 것으로 간주하는 '묵시적 승인' 제도를 제안. 전담 단일 창구와 특정 프로젝트에 대한 최대 18개월의 기한 설정. 회원국은 전략적 제조 클러스터 조성을 장려하기 위해 '산업 가속화 구역(Industrial Acceleration Areas)' 지정해야 함

전기차 및 BESS 관련 주요 내용

전기차는 법안 발효 후 6개월부터 '기본 요건'이 적용되며, 발효 후 3년 뒤부터 '강화 요건'이 추가. 보조금/공공조달 시장 진입 위해 아래 조건 모두 충족 필요

1) 기본 요건(발효 6개월 후 적용): 1) 최종 조립(차량이 반드시 유럽 내에서 조립), 2) 부품 비중(배터리를 제외한 차량 전체 부품의 공장인도 가격 기준, 70% 이상이 유럽산), 3) 배터리(구동용 배터리 핵심 부품 중 배터리셀을 포함한 최소 3개 이상이 유럽산)

2) 강화된 요건(발효 3년 후 추가 적용): 1) 배터리(유럽산 핵심 부품 5개 이상으로 확대, 배터리셀/양극재/BMS는 반드시 포함), 2) E-파워트레인 및 전장(e-파워트레인 부품의 50% 이상, 주요 전자 시스템의 50% 이상이 유럽산)

3) 예외 및 유연성 조항: 1) 소형 전기차(MIE) 특례(소형 전기차의 경우, '유럽 내 조립' 요건을 충족한 상태에서, '부품 70% 현지화' 또는 '배터리 핵심 부품 3개 현지화' 중 하나만 충족해도 CO2 슈퍼 크레딧 및 보조금 혜택 부여), 2) 85% 요건(제조사가 전년도에 유럽에 등록한 전기/수소차의 85% 이상이 위 요건을 충족했다면, 해당 제조사의 모든 차량은 12개월 동안 원산지 요건 충족한 것으로 간주)
→85% 비중 채우면, 나머지 15% 차량은 중국산 배터리 사용해도 혜택 지급 가능

BESS는 아래 'Made in EU' 요건 충족해야 공공조달/사업입찰/보조금 등의 혜택 가능

1) IAA 발효 후 1~3년: 배터리시스템과 BMS(1MWh 초과 시) 유럽산

2) IAA 발효 후 3년 뒤: 시스템/셀/BMS + 추가 핵심 부품 1개 이상이 유럽산
→(발효 후 3년 전까지는 배터리셀 중국으로부터 조달해도 혜택 가능)

[Compliance Notice] (공표일: 2026 년 03 월 06 일)

이 자료는 조사분석 담당자가 객관적 사실에 근거해 작성하였으며, 타인의 부당한 압력이나 간섭없이 본인의 의견을 정확하게 반영했습니다. 본인은 이 자료에서 다룬 종목과 관련해 공표일 현재 관련 법규상 알려야 할 재산적 이해관계가 없습니다. 본인은 이 자료를 기관투자자 또는 제 3 자에게 사전에 제공한 사실이 없습니다. (이용욱)
저희 회사는 공표일 현재 이 자료에서 다룬 종목의 발행주식을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다.

이 자료는 투자자의 증권투자를 돕기 위해 당사 고객에 한하여 배포되는 자료로서 저작권이 당사에 있으며 불법 복제 및 배포를 금합니다. 이 자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터가 신뢰할 만한 자료나 정보출처로부터 얻은 것이지만, 당사는 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없습니다. 따라서 이 자료는 어떠한 경우에도 고객의 증권투자 결과와 관련된 법적 책임소재에 대한 증빙으로 사용될 수 없습니다.

[종목 투자등급]

당사는 개별 종목에 대해 향후 1 년간 +15% 이상의 절대수익률이 기대되는 종목에 대해 Buy(매수) 의견을 제시합니다. 또한 절대수익률 -15~+15%가 예상되는 종목에 대해 Hold(보유) 의견을, -15% 이하가 예상되는 종목에 대해 Sell(매도) 의견을 제시합니다. 밸류에이션 방법 등 절대수익률 산정은 개별 종목을 커버하는 애널리스트의 추정에 따르며, 목표주가 산정이나 투자의견 변경 주기는 종목별로 다릅니다.

[산업 투자의견]

당사는 산업에 대해 향후 1 년간 해당 업종의 수익률이 과거 수익률에 비해 양호한 흐름을 보일 것으로 예상되는 경우에 Positive(긍정적) 의견을 제시하고 있습니다. 또한 향후 1 년간 수익률이 과거 수익률과 유사한 흐름을 보일 것으로 예상되는 경우에 Neutral(중립적) 의견을, 과거 수익률보다 부진한 흐름을 보일 것으로 예상되는 경우에 Negative(부정적) 의견을 제시하고 있습니다. 산업별 수익률 전망은 해당 산업 내 분석대상 종목들에 대한 담당 애널리스트의 분석과 판단에 따릅니다.

[당사 조사분석자료의 투자등급 부여 비중] (기준일: 2025 년 12 월 31 일)

투자등급	매수	중립	매도	합계
금융투자상품의 비중	87.0%	13.0%	0.0%	100.0%