

이차전지(Underweight)

미국 트럼프 행정부 감세법안 통과

Issue Comment

[이차전지/디스플레이] 정원석 2122-9203 wschung@ifmfnsec.com

미국 트럼프 행정부의 감세법안 의회 최종 통과, 대통령 서명 후 7월 4일 시행 예정

지난 7월 4일, 미국 트럼프 대통령의 핵심 공약이 담긴 'One Big Beautiful Bill Act(하나의 크고 아름다운 법안)'가 연방 의회를 최종 통과해 대통령 서명 절차만을 남겨두고 있다. 트럼프 대통령은 미국 독립기념일인 7월 4일에 서명식을 개최할 예정이며, 이에 따라 법안은 하반기부터 본격 시행될 전망이다. 이번 감세법안은 트럼프 1기부터 시행된 팁과 초과근무수당 등에 대한 개인소득세 감세 조치를 영구화하고, 국방 및 국경 안보 예산을 대폭 증액하는 내용을 담고 있다. 특히 전임 조 바이든 행정부에서 제정된 IRA법에 근거해 각종 청정에너지 산업에 제공하던 각종 세액공제를 단계적으로 축소하거나 조기에 폐지하는 조항이 포함되어 있다. 전기차 및 배터리 산업에 직접적인 영향을 미치는 조항을 살펴보면 원산지 요건을 충족하는 전기차 구매자에 제공되던 최대 7,500달러의 세액공제(30D)는 원래 2032년 말까지 유지될 예정이었으나, 이번 법안으로 인해 올해 9월 30일 이후로는 조기 종료된다. 또한 한국산 전기차도 혜택 대상이었던 리스 및 렌터카 등 상업용 전기차에 적용되는 세액공제(45W) 역시 같은 시점부터 종료될 예정이다. [그림1 참조]. 이는 전기차 구매 가격 상승으로 이어져 북미 소비자의 전기차 수요를 크게 위축시킬 가능성이 높다. 미국 주 정부들의 보조금 지원 정책 시행이나 완성차 OEM들의 자체적인 가격 할인 등의 여부에 따른 변수가 존재하나 연방 정부 차원에서 대대적인 정책 지원을 하는 것보다는 효과가 제한적일 수 밖에 없다. 다만 배터리 셀, 소재를 생산하는 기업에 대한 첨단제조생산세액공제(45X)는 법안 논의 과정에서 조기 폐지 가능성이 거론됐으나 세액공제 금액을 단계적으로 줄여 2033년부터 폐지하기로 결정되어 기존 법안에서 큰 변화 없이 유지됐다. 배터리 기업이 금지된 외국 단체(prohibited foreign entity)' 관련하여 중국에서 조달한 원자재(material assistance)를 일부 사용하더라도 비중이 일정 비율을 넘지 않는다면 세액공제를 받을 수 있다.

감세법안 시행될 경우 10월부터 소비자 세액공제 조기 종료되어 전기차 판매량 전망치 하향 조정 불가피할 전망

트럼프 행정부의 감세 법안인 'One big beautiful bill act'가 시행될 경우 북미 전기차(BEV+PHEV) 판매량의 중장기 전망치의 하향 조정이 불가피하다. 또한 CARB(California Air Resources Board)의 배출가스 규제 재량권도 철회될 예정이다. 현재 캘리포니아주는 연방 기준보다 더 엄격한 배출가스 규제를 시행하고 있으며, 2035년부터 내연기관 판매를 전면 금지하는 ZEV 의무화 정책을 추진 중이다. 그러나 재량권 철회시 캘리포니아주 및 동참하는 17개 주, 즉 미국 신차 시장의 약 40~50%에 달하는 지역에서 전기차 의무 판매 규제가 법적 강제성을 잃게 되어 전기차 침투율 전망에 큰 하락 요인으로 작용할 전망이다. 당초 당사는 북미 신차 시장 내 전기차(BEV+PHEV) 침투율이 2030년 약 28%에 도달할 것으로 예상했으나(시장 평균 전망치 약 30%), 이번 감세법안 시행에 따라 2030년 전기차 침투율은 약 20% 수준으로 하향 조정될 가능성이 높을 것으로 보고 있다. 물론 완성차 OEM들의 중저가 전기차 라인업 확대, 충전 인프라 확충, 자율주행 기술 고도화 등은 장기적으로 전기차 판매 증가세를 견인하겠지만, 연방정부의 정책 지원 축소가 단기, 중기 성장 모멘텀을 크게 약화시킬 것으로 예상된다.

국내 이차전지 셀, 소재 업체들의 큰 폭의 실적 추정치 하향 조정 예상된다는 점은 추가 부담 요인

국내 이차전지 업종에도 부정적인 영향이 불가피하다. 미국 전기차 시장은 IRA법 시행 이후 중국산 배터리 셀 및 소재의 진입을 제한하면서 국내 이차전지 업체들에게 핵심 지역으로 부상해왔다. 반면 유럽에서는 중국 LFP 배터리의 저가 공세로 국내 업체의 점유율이 2021년 71%에서 2025년 1분기 36%로 급락했으며, 2025년 하반기 이후에도 유럽 완성차 OEM들이 중국산 LFP 배터리를 탑재한 보급형 전기차를 대거 출시할 계획이라는 점을 고려할 때 점유율 하락세는 지속될 가능성이 높다. 이러한 상황에서 트럼프 행정부의 감세법안 시행으로 북미 전기차 수요 둔화까지 겹칠 경우 국내 이차전지 업종의 실적 컨센서스는 추가적인 하향 조정이 불가피할 것으로 전망된다. 특히 배터리 셀 제조사들의 경우 IRA법상 첨단 제조생산세액공제(45X) 혜택이 영업이익에서 차지하는 비중이 매우 크다. 대표적으로 LG에너지솔루션은 2024년 AMPC(45X) 세액공제로 약 1.5조원을 반영해, 전체 영업이익 5,750억원 규모를 크게 상회했으며, 2025년에도 약 2조원의 AMPC 수혜가 예상됐다. 또한 삼성SDI도 2025년과 2026년에 각각 약 0.5조원, 1.2조원의 세액공제 혜택이 발생할 것으로 기대됐다. 이번 법안으로 AMPC의 조기 폐지라는 최악의 경우는 피했지만 소비자 대상 세액공제 종료로 인한 수요 둔화가 나타날 경우 중장기 실적뿐만 아니라 당장 2025년 하반기 실적 추정치에도 부정적인 영향을 미칠 것으로 보인다. 전방 시장 분위기와는 달리 최근 국내 이차전지 업종 주가는 국내 증시 상승 흐름 속에 단기 수급 요인으로 인해 반등세를 나타냈으나, 북미와 유럽이라는 최대 수요처의 불확실성이 심화되고 있어 여전히 밸류에이션 부담이 높다는 점을 감안하면 추가적인 조정 가능성을 배제하기 어렵다고 판단된다.

이제 우리가 주목해야 할 마지막 탈출구, 미국 ESS 시장

전세계 ESS 시장은 신재생 에너지의 확산과 AI 데이터 센터 구축 확대에 힘입어 중국, 북미 시장을 중심으로 안정적인 수요 성장세를 나타내고 있다. 그러나 지금까지 국내 주식 시장에서 ESS 분야에 대한 관심이 낮은 편이었다. ESS는 전기차 배터리와 달리 공간 제약이 적어 에너지밀도보다는 가격 경쟁력이 더욱 중요하기 때문에 전세계 ESS 시장 대부분을 중국산 LFP 배터리가 장악했기 때문이다. 특히 미국 ESS 시장에서도 배터리의 원산지와 무관하게 구매자에게 세액공제 혜택이 제공되고 있어 중국산 LFP 배터리가 시장 점유율의 약 80~90%를 차지하는 것으로 분석된다(2024년 미국 ESS 수입액 기준 중국 비중 약 70%이나 일본 내 중국 기업인 Envision AESC 수입 비중도 높은 것으로 추측). 그러나 향후 미국의 대중국 상호 관세율 인상 혹은 배터리 셀, 소재에 대한 징벌적 상계 관세를 도입할 경우 ESS 배터리 산업 구조에 중대한 변화가 나타날 가능성이 있다. 최근 트럼프 행정부는 중국산 흑연 음극재에 대한 반덤핑, 상계 관세 조사에 본격적으로 착수하는 등 중국의 불공정 무역 관행에 대한 대응을 강화하고 있다. 아직까지 배터리 셀 자체는 직접적인 상계관세 대상이 아니지만 이러한 규제 기조가 배터리 셀로 확대될 가능성도 배제할 수 없다. 미국 정부의 ESS 구매자 세액공제가 사실상 중국 배터리 셀, 소재 업체에게 귀속되고 있다는 점에서 미-중 갈등 상황 속에 이를 규제할 명분은 충분하다고 볼 수 있다.

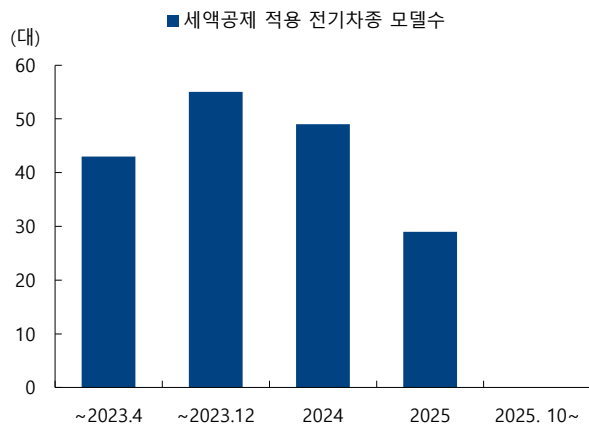
현실적으로 가장 큰 기대 요인은 트럼프 행정부의 상호관세 정책으로 인해 ESS 시장 내 점유율 구도가 변동될 가능성이다. 2025년부터 시행된 상호관세 정책으로 인해 미국으로 수출되는 중국산 ESS용 배터리 셀에 부과되는 총 관세율은 기존 10.9%(기본관세 3.4%+무역법 301조 7.5%)에서 40.9%(기본관세 3.4% + 무역법 301조 7.5% + 상호관세 10% + 펜타닐 관세 20%)로 약 4배 가까이 상승했다. 또한 2026년부터는 무역법 301조 관세율이 기존 7.5%에서 25%로 인상되면서 중국산 ESS 배터리 셀 및 시스템에 대한 총 관세율은 58.4%까지 높아질 전망이다. 이로 인해 중국산 ESS 배터리의 가격 경쟁력은 급격히 약화될 것으로 예상되며, 국내 배터리 셀 업체들이 이를 대체하는 과정에서 새로운 기회가 창출될 것으로 보인다. 현재까지는 한국 배터리 셀 업체들의 ESS용 LFP 배터리 셀 생산이 본격화되지 않아 중국 업체들이 미국 ESS 시장에서 높은 점유율을 유지하고 있다. 그러나 LG에너지솔루션이 지난 6월 초 미시간 공장에서 ESS용 LFP 배터리 셀 양산을 시작했으며, 삼성SDI도 2027년부터 ESS, EV용 LFP 셀 생산을 계획 중이다. 국내 업체들이 미국에서 생산하는 LFP 배터리 셀의 예상 가격이 약 \$90/kWh 내외 수준이라는 점을 고려할 때 내년부터는 중국산 LFP 배터리와의 가격 격차가 크게 줄어들 것으로 예상된다. 특히 상호관세 90일 유예기간 종료 이후 중국 첨단 산업에 대한 관세율이 현재의 30%에서 추가 인상될 경우 미국 ESS 시장에서 국내 업체들의 점유율 상승세는 더욱 뚜렷해질 가능성이 있다. 미-중 갈등 심화와 미국의 대중국 제재 강화, 수입 규제 확대는 중국산 배터리의 북미 시장 진입을 점차 어렵게 만들고 있어 국내 배터리 업체들에게는 의미 있는 기회 요인으로 작용할 수 있다는 점에 주목할 필요가 있다.

표1. 미국 트럼프 행정부 감세법안에 포함된 전기차 및 배터리 관련 정책 변화

구분	대상 항목	기존 규정	감세법안 변경 내용	세액공제 금액	영향 및 시사점
소비자 세액공제 (30D)	개인 전기차 구매자	2032년 12월 31일까지 최대 \$7,500 세액공제	2025년 9월 30일 종료 (7년 조기 종료)	최대 \$7,500/대	EV 구매가격 상승 → 북미 EV 수요 둔화 예상
상업용 세액공제 (45W)	리스, 렌터카 등 상업용 EV	2032년 12월 31일까지 최대 \$7,500 세액공제	2025년 9월 30일 종료	최대 \$7,500/대	상업용 EV 수요 감소, 한국산 리스 EV도 영향
첨단제조세액공제 (45X, AMPC)	양극재	단계적 축소 후 2032년 종료 예정	종료 시점 변경 없음	\$10/kg	AMPC 정책 변화 없으나 북미 전기차 수요 둔화로 인한 현지 배터리 셀, 소재 생산량 축소시 세액공제 혜택 규모 변동에 따른 국내 이차전지 업종 실적 영향 불가피
	음극재	"	"	\$10/kg	
	전해액, 바인더, 분리막	"	"	\$10/kg	
	배터리 셀	"	"	\$35/kWh	
	배터리 모듈	"	"	\$10/kWh	
중국산 소재 사용 규제	AMPC 수혜시 소재 원산지 요건	IRA 규정상 일정 비율 이상 중국산 사용 시 AMPC 불가	일정 비율 이하 사용시 AMPC 인정 (예외 규정 명확화)	-	공급망 다변화 부담 일부 완화, 그러나 지정학 리스크 지속

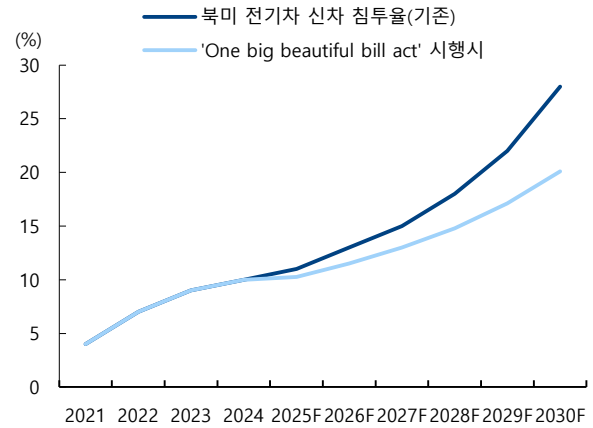
자료: iM증권 리서치본부

그림1. 전기차 세액공제(30D) 적용 전기차종 모델수 변화



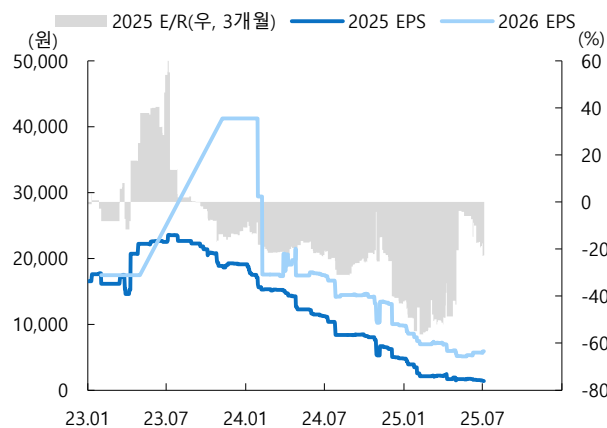
자료: iM증권 리서치본부

그림2. 북미 신차 판매량 내 전기차(BEV+PHEV) 침투율 전망



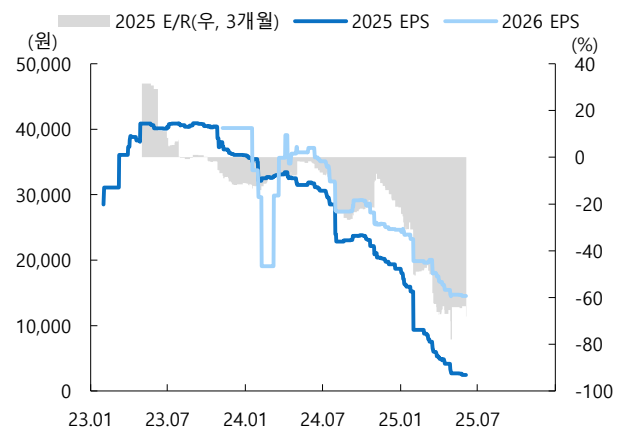
자료: Marklines, iM증권 리서치본부

그림3. LG에너지솔루션 시장 컨센서스 추이



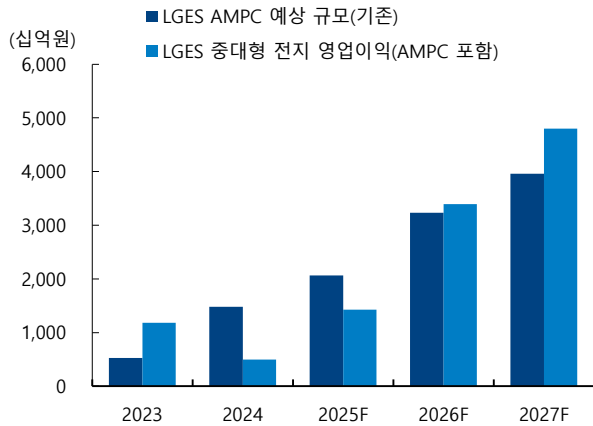
자료: Quantwise, iM증권 리서치본부

그림4. 삼성SDI 시장 컨센서스 추이



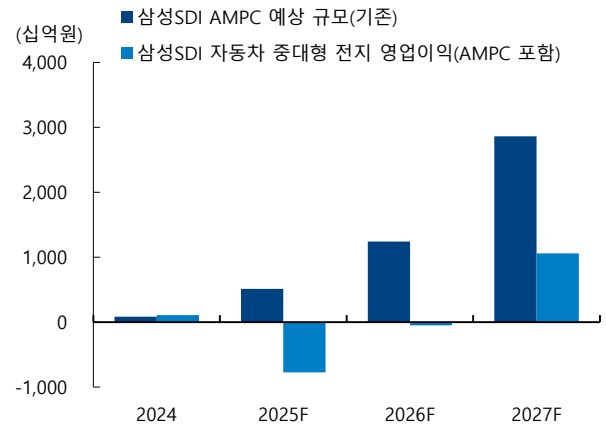
자료: Quantwise, iM증권 리서치본부

그림5. LG에너지솔루션 AMPC 예상 규모(기준 추정치)



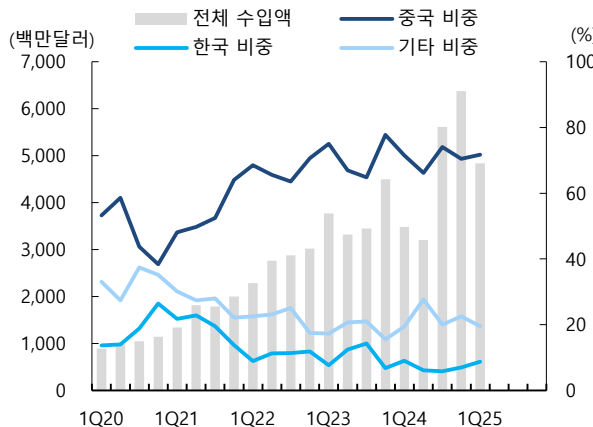
자료: LG에너지솔루션, iM증권 리서치본부

그림6. 삼성SDI AMPC 예상 규모(기준 추정치)



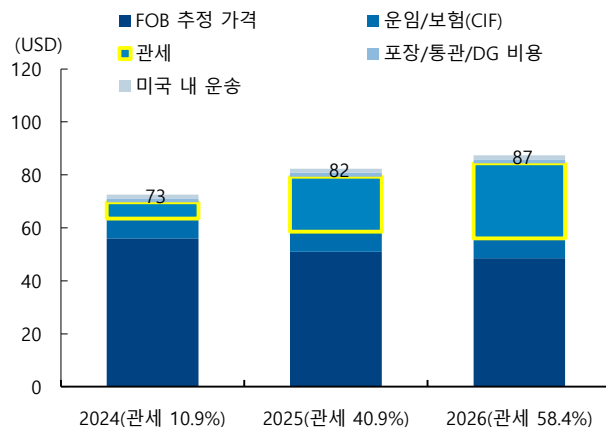
자료: 삼성SDI, iM증권 리서치본부

그림7. 미국 ESS 월별 수입액과 국가별 비중



자료: KITA, iM증권 리서치본부

그림8. 미국향 ESS용 중국 LFP 배터리 셀 가격 추정



자료: iM증권 리서치본부

표2. 미국향 ESS용 중국 LFP 배터리 셀 예상 공급 가격 주요 가정

2024년 미국 ESS용 중국산 배터리 가격 추정		2025년 미국 ESS용 중국산 배터리 가격 추정		2026년 미국 ESS용 중국산 배터리 가격 추정	
항목	kWh당	항목	kWh당	항목	kWh당
중국 내수 판매 가격 가정(VAT 제외)	\$55.0	중국 내수 판매 가격 가정(VAT 제외)	\$50.0	중국 내수 판매 가격 가정(VAT 제외)	\$47.5
+ 중국 내 운송, 보세비 등	\$1.0	+ 중국 내 운송, 보세비 등	\$1.0	+ 중국 내 운송, 보세비 등	\$1.0
FOB 추정 가격	\$56.0	FOB 추정 가격	\$51.0	FOB 추정 가격	\$48.5
+ 운임/보험(CIF)	\$7.5	+ 운임/보험(CIF)	\$7.5	+ 운임/보험(CIF)	\$7.5
+ 관세 10.9% (기본 관세 3.4% + 무역법 301조 7.5%)	\$6.1	+ 관세 40.9% (기본 관세 3.4% + 무역법 301조 7.5% + 상호관세 10% + 펜타닐 관세 20%)	\$20.9	+ 관세 58.4% (기본 관세 3.4% + 무역법 301조 25% + 상호관세 10% + 펜타닐 관세 20%)	\$28.3
+ 포장/통관/DG 비용	\$1.5	+ 포장/통관/DG 비용	\$1.5	+ 포장/통관/DG 비용	\$1.5
+ 미국 내 운송	\$1.5	+ 미국 내 운송	\$1.5	+ 미국 내 운송	\$1.5
예상 공급 가격	\$72.6	예상 공급 가격	\$82.4	예상 공급 가격	\$87.3

자료: iM증권 리서치본부

Compliance notice

당 보고서 공표일 기준으로 해당 기업과 관련하여,

- 회사는 해당 종목을 1%이상 보유하고 있지 않습니다.
- 금융투자분석사와 그 배우자는 해당 기업의 주식을 보유하고 있지 않습니다.
- 당 보고서는 기관투자가 및 제 3자에게 E-mail등을 통하여 사전에 배포된 사실이 없습니다.
- 회사는 6개월간 해당 기업의 유가증권 발행과 관련 주관사로 참여하지 않았습니다.
- 당 보고서에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인합니다.

본 분석자료는 투자자의 증권투자를 돕기 위한 참고자료이며, 따라서, 본 자료에 의한 투자자의 투자결과에 대해 어떠한 목적의 증빙자료로도 사용될 수 없으며, 어떠한 경우에도 작성자 및 당사의 허가 없이 전재, 복사 또는 대여될 수 없습니다. 무단전재 등으로 인한 분쟁발생시 법적 책임이 있음을 주지하시기 바랍니다.

[투자 의견]

종목추천 투자등급

종목투자 의견은 향후 12개월간 추천일 종가대비 해당종목의 예상 목표수익률을 의미함.

- Buy(매수): 추천일 종가대비 +15% 이상
- Hold(보유): 추천일 종가대비 -15% ~ 15% 내외 등락
- Sell(매도): 추천일 종가대비 -15% 이상

산업추천 투자등급

시가총액기준 산업별 시장비중대비 보유비중의 변화를 추천하는 것임

- Overweight(비중확대)
- Neutral(중립)
- Underweight(비중축소)

[투자등급 비율 : 2025-06-30 기준]

매수	중립(보유)	매도
92.5%	6.8%	0.7%