목 차

주주총회소집공고 1
주주총회 소집공고 2
I. 독립이사 등의 활동내역과 보수에 관한 사항 3
1. 독립이사 등의 활동내역 3
가. 이사회 출석률 및 이사회 의안에 대한 찬반여부 3
나. 이사회내 위원회에서의 독립이사 등의 활동내역 4
2. 독립이사 등의 보수현황 5
II. 최대주주등과의 거래내역에 관한 사항 6
1. 단일 거래규모가 일정규모이상인 거래 6
2. 해당 사업연도중에 특정인과 해당 거래를 포함한 거래총액이 일정규모이상인 거래 6
III. 경영참고사항 7
1. 사업의 개요 7
가. 업계의 현황 7
나. 회사의 현황 14
2. 주주총회 목적사항별 기재사항 19
□ 회사의 분할 또는 분할합병 19
IV. 사업보고서 및 감사보고서 첨부 34
가. 제출 개요 34
나. 사업보고서 및 감사보고서 첨부 34
※ 참고사항 35

주주총회소집공고

2026 년 10 월 28 일

회 사 명 :	현대모비스 주식회사
대 표 이 사 :	이 규 석
본 점 소 재 지 :	서울특별시 강남구 테헤란로 203 (역삼동) (전 화) 02-2018-5114 (홈페이지)http://www.mobis.com
작 성 책 임 자 :	(직 책) 재경담당 (성 명) 김 도 형 (전 화) 02-2018-5207

주주총회 소집공고

(2026년 임시주주총회)

1. **일시 :** 2026년 11월 24일(화) 오전 9시

2. **장소 :** 서울특별시 강남구 논현로 508 GS타워 1층 아모리스홀

3. **회의목적사항**

가. 보고사항 : 감사보고
나. 부의안건
제1호 의안 : 분할계획서 승인의 건

4. **전자투표에 관한 사항**

당사는 제43기 주주총회부터 상법 제368조의4에 따른 전자투표제도를 도입하고 있으며, 이 제도의 관리업무를 한국예탁결제원에 위탁하였습니다. 주주님들께서는 아래에서 정한 방법에 따라 주주총회에 참석하지 아니하고 전자투표방식으로 의결권을 행사하실 수 있습니다.

▶ **전자투표 시스템**
- 인터넷 주소 : https://evote.ksd.or.kr
- 모바일 주소 : https://evote.ksd.or.kr/m

▶ **전자투표 행사 기간**
- 2026년 11월 14일 오전 9시~ 2026년 11월 23일 오후 5시
(2026년 11월 14일 오전 9시부터 기간 중 24시간 이용 가능. 단, 마지막 날은 오후 5시까지만 가능)

▶ **전자투표 행사 방법**
- 인증서를 이용하여 시스템에서 주주 본인 확인 후 의안별 전자투표 행사
- 주주확인용 인증서의 종류
: 공동인증서 및 민간인증서(K-VOTE에서 사용가능한 인증서 한정)

▶ **수정동의안 처리**
- 주주총회에서 상정된 의안에 관하여 수정동의가 제출되는 경우, 전자투표는 기권으로 처리됨

5. **주주총회 참석시 준비물**

▶ **직접행사**
- 신분증

▶ **대리행사**
- 위임장(인감 날인), 대리인의 신분증

※ 위임장 게시 : 당사 홈페이지(www.mobis.com) ▷ 투자정보 ▷ 전자공고&공시 ▷ 전자공고

I. 독립이사 등의 활동내역과 보수에 관한 사항

1. 독립이사 등의 활동내역

가. 이사회 출석률 및 이사회 의안에 대한 찬반여부

회차	개최일자	의안내용		가결여부	사내이사					독립이사					
					정의선 (78%)	이규석 (100%)	김도형 (*1) (100%)	조윤덕 (67%)	성낙섭 (100%)	장영우 (100%)	강진아 (*2) (100%)	김화진 (100%)	James Kim (100%)	Keith Witek (100%)	박현주 (100%)
제1차 정기	2026.01.28	심의	1. 타인에 대한 자금보충약정 승인의 건	가결	불참	찬성	찬성	찬성	해당 사항 없음	찬성	찬성	찬성	찬성	찬성	해당 사항 없음
			2. 2025년 결산실적 및 2026년 주요경영계획 승인의 건	가결		찬성	찬성	찬성		찬성	찬성	찬성	찬성	찬성	
			3. 제49기 결산배당 승인의 건	가결		찬성	찬성	찬성		찬성	찬성	찬성	찬성	찬성	
			4. 제49기 영업보고서 승인의 건	가결		찬성	찬성	찬성		찬성	찬성	찬성	찬성	찬성	
			5. 안전보건활동 2025년 실적 및 2026년 계획 승인의 건	가결		찬성	찬성	찬성		찬성	찬성	찬성	찬성	찬성	
		보고	1. 준법지원활동 결과 보고 2. 임직원 윤리규범 이행결과 보고 3. 공정거래자율준수프로그램 이행결과 보고 4. 2025년 내부회계관리제도 운영실태 보고	보고	-	-	-	-		-	-	-	-	-	
제2차 정기	2026.02.10	심의	1. 자기주식 보고서 승인의 건	가결	찬성	찬성	찬성	찬성		찬성	찬성	찬성	찬성	찬성	
			2. 자기주식 처분 승인의 건	가결	찬성	찬성	찬성	찬성		찬성	찬성	찬성	찬성	찬성	
			3. 제49기 정기주주총회 소집, 보고 및 부의안건 등 승인의 건	가결	찬성	찬성	찬성	찬성		찬성	찬성	찬성	찬성	찬성	
			4. 자기주식 보유·처분 계획 승인의 건	가결	찬성	찬성	찬성	찬성		찬성	찬성	찬성	찬성	찬성	
		보고	1. 2025년 내부회계관리제도 운영실태 감사위원회 독립적 평가 보고	보고	-	-	-	-		-	-	-	-	-	
제1차 임시	2026.02.27	심의	1. 제49기 정기주주총회 부의안건 추가 승인의 건	가결	찬성	찬성	찬성	불참		찬성	찬성	찬성	찬성	찬성	
제2차 임시	2026.03.17	심의	1. 대표이사 선임의 건	가결	찬성	찬성	찬성	해당 사항 없음	찬성	해당 사항 없음	찬성	찬성	찬성	찬성	찬성
			2. 이사 경업 승인의 건 - 정의선 이사 : 현대자동차, 기아, RAI	가결	-	찬성	찬성		찬성		찬성	찬성	찬성	찬성	찬성
			3. 이사회내 위원회 위원 구성(안) 승인의 건	가결	찬성	찬성	찬성		찬성		찬성	찬성	찬성	찬성	찬성
			4. 이사회 규정 등 제규정 개정 승인의 건	가결	찬성	찬성	찬성		찬성		찬성	찬성	찬성	찬성	찬성
제3차 정기	2026.04.24	심의	1. 타법인 지분 출자 승인의 건 - 복합 연구 업무시설 투자	가결	찬성	찬성	찬성		찬성		찬성	찬성	찬성	찬성	찬성
			2. 이사 등과 회사간의 거래 승인의 건	가결	-	찬성	찬성		찬성		찬성	찬성	찬성	찬성	찬성
			3. 자기주식 매입·소각 승인의 건	가결	찬성	찬성	찬성		찬성		찬성	찬성	찬성	찬성	찬성
		보고	1. 주요경영현안 보고 2. 2026년 1분기 결산실적 보고	보고	-	-	-		-		-	-	-	-	-
제3차 임시	2026.06.12	심의	1. 해외계열회사에 대한 보증 승인의 건	가결	찬성	찬성	찬성		찬성		찬성	찬성	찬성	찬성	찬성
제4차 임시	2026.06.22	심의	1. 해외계열회사 주식 처분 승인의 건	가결	불참	찬성	찬성		찬성		찬성	찬성	찬성	찬성	찬성
			2. GBC 공공기여 변경에 따른 추가 분담금 지급 승인의 건	가결		찬성	찬성		찬성		찬성	찬성	찬성	찬성	찬성
제4차 정기	2026.07.24	심의	1. 제50기 분기배당 승인의 건	가결	찬성	찬성	찬성		찬성		해당 사항 없음	찬성	찬성	찬성	찬성
			2. 자기주식 보고서 승인의 건	가결	찬성	찬성	찬성		찬성			찬성	찬성	찬성	찬성
		보고	1. 신사업 경과 보고 2. 2026년 상반기 결산실적 보고	보고	-	-	-		-			-	-	-	-
제5차 임시	2026.09.30	심의	1. 램프사업 분할 승인의 건	가결	찬성	찬성	해당 사항 없음		찬성			찬성	찬성	찬성	찬성
			2. 램프사업 매각 승인의 건	가결	찬성	찬성			찬성			찬성	찬성	찬성	찬성
			3. 임시주주총회 소집 및 부의안건 승인의 건	가결	찬성	찬성			찬성			찬성	찬성	찬성	찬성

※ 정의선 이사는 2026년 3월 17일 이사회 제2호 안건, 2026년 4월 24일 이사회 제2호 안건에 대해 의결권을 행사하지 않음.
(*1) 김도형 이사는 2026년 8월 30일부로 사임하였음.
(*2) 강진아 독립이사는 2026년 7월 10일 본인 사망으로 당연퇴임하였음.

나. 이사회내 위원회에서의 독립이사 등의 활동내역

위원회명	구성원	활 동 내 역			
		개최일자	의안내용		가결여부
독립이사후보 추천위원회	강진아(*1)(*2), 장영우, 김화진, James Kim, Keith Witek, 이규석	2026.01.27	심의	1. 사외이사후보 추천의 건	가결
감사위원회	장영우(*1), 강진아, 김화진, James Kim, Keith Witek	2026.01.27	심의	1. 2025년 결산실적 보고 및 2026년 주요경영계획 승인의 건	가결
			보고	1. 2025년 내부회계관리제도 운영실태 보고 2. 제49기 영업보고서 보고	-
		2026.02.09	심의	1. 2025년 내부회계관리제도 운영실태 평가 승인의 건 2. 제49기 정기주주총회 보고 및 부의안건 등 승인의 건	가결
		2026.02.27	심의	1. 제49기 정기주주총회 부의안건 추가 승인의 건	가결
	박현주(*1), 강진아, 김화진, James Kim, Keith Witek	2026.03.17	심의	1. 감사위원회 위원장 선임의 건	가결
		2026.04.23	심의	1. 외부감사인의 비감사용역에 대한 General Policy 승인의 건 2. 2026년 연간 외부감사계획 승인의 건	가결
			보고	1. 2026년 1분기 결산실적 보고 2. 2025년 외부감사인 선임관련 준수사항 확인 결과 보고 3. 2026년 내부회계관리제도 운영계획 보고 4. 2026년 감사 계획 보고	-
	박현주(*1), 김화진, James Kim, Keith Witek	2026.07.23	보고	1. 2026년 상반기 결산실적 보고 2. 2026년 내부회계관리제도 주요 현황 보고 3. 2026년 상반기 감사실적 및 하반기 계획 보고	-
지속가능 경영위원회	김화진(*1), 장영우, 강진아, James Kim, Keith Witek, 이규석	2026.01.27	심의	1. 사회공헌활동 2025년 실적 보고 및 2026년 계획 승인의 건 2. 2026년 2분기 계열금융회사와 약관에 의한 금융거래 승인의 건 - 기타 금융거래 등 3. 주주가치 제고 정책 승인의 건	가결
			보고	1. 준법지원활동 결과 보고 2. 임직원 윤리규범 이행결과 보고 3. 공정거래자율준수프로그램 이행결과 보고 4. 안전보건활동 2025년 실적 및 2026년 계획(안) 보고 5. 2025년 내부거래 실적 보고 6. 2025년 지속가능경영 주요 성과 및 2026년 추진 계획 보고 7. 2026년 탄소중립 추진 계획 보고	-
		2026.02.09	심의	1. 특수관계인과의 대규모 내부거래 승인의 건 - 현대차증권 퇴직연금	가결
	김화진(*1), 강진아, James Kim, Keith Witek, 박현주, 이규석	2026.03.17	심의	1. 주주소통 담당위원 선임의 건	가결
		2026.04.23	심의	1. 2026년 3분기 계열금융회사와 약관에 의한 금융거래 승인의 건	가결
			보고	1. 2026년 1분기 사회공헌활동 실적 보고 2. 2026년 중대성 평가 결과 및 지속가능성 보고서 발간 계획 보고 3. 이사 등과 회사간의 거래 보고 4. 2026년 1분기 내부거래 실적보고	-
		2026.06.11	심의	1. 특수관계인과의 대규모 내부거래 승인의 건 - HMG퓨처콤플렉스	가결
	김화진(*1), James Kim, Keith Witek, 박현주, 이규석	2026.07.23	심의	1. 2026년 이사 등과 회사간의 거래한도 추가 승인의 건 2. 2026년 최대주주 등과의 거래한도 추가 승인의 건 3. 2026년 4분기 계열금융회사와 약관에 의한 금융거래 승인의 건 4. 특수관계인에 대한 출자 승인의 건 - 해비치cc 증자 참여	가결
			보고	1. 2026년 상반기 임직원 윤리규범 이행결과 보고 2. 2026년 상반기 공정거래자율준수 프로그램 이행결과 보고 3. 2026년 상반기 안전보건활동 실적 보고 4. 2026년 2분기 사회공헌활동 실적보고	-

				5. 2026년 상반기 내부거래 실적보고	
보수위원회	James Kim(*1), 강진아, 김화진	2026.02.09	심의	1. 2026년 이사 보수한도 승인의 건	가결
			보고	1. 임원 성과 인센티브 지급 보고 - 등기임원 성과급 지급 2. 2025년 이사보수 지급 결과 보고	-
		2026.03.17	심의	1. 보수위원회 위원장 선임의 건 2. 등기이사 보수 지급규정 개정 승인의 건 - 사외이사 명칭 변경	가결
		2026.06.18	심의	1. 등기이사 보수지급 규정 일부 변경 승인의 건	가결
	James Kim(*1), 김화진	2026.09.18	심의	1. 2026년 이사회 운영평가 계획 승인의 건	가결

(*1) 각 위원회 위원장
(*2) 강진아 독립이사는 2026년 7월 10일 본인 사망으로 당연퇴임하였음.

2. 독립이사 등의 보수현황

(단위 : 백만원)

구 분	인원수	주총승인금액	지급총액	1인당 평균 지급액	비 고
독립이사	5	12,000	550	110	-

※ 상기 주총승인금액은 사내이사 4명을 포함한 총 9명의 보수한도 승인금액이며, 지급총액은 2026년중 실제 독립이사들에게 지급된 금액 기준입니다.

II. 최대주주등과의 거래내역에 관한 사항

1. 단일 거래규모가 일정규모이상인 거래

(단위 : 억원)

거래종류	거래상대방 (회사와의 관계)	거래기간	거래금액	비율(%)
-	-	-	-	-

2. 해당 사업연도중에 특정인과 해당 거래를 포함한 거래총액이 일정규모이상인 거래

(단위 : 억원)

거래상대방 (회사와의 관계)	거래종류	거래기간	거래금액	비율(%)
현대자동차 (계열회사)	매출 및 매입 외	2026.1.1 ~2026.6.30	56,537	15.6
기아 (최대주주 본인)	매출 및 매입 외		52,455	14.5

※ 상기 비율은 2025년 별도기준 매출총액 (36조 2,568억원) 대비 비율임.

III. 경영참고사항

1. 사업의 개요

가. 업계의 현황

(1) 모듈 및 부품제조사업

(산업의 특성)
독일, 미국 등 자동차 강대국보다 짧은 역사에도 불구하고 우리나라는 글로벌 자동차생산 대국으로 성장하였고, 기술 수준 또한 주목받는 수준에 이르게 되었으며, 이제는 국가의 기간산업을 넘어 국가 경제의 기틀로서 자리매김하게 되었습니다.

자동차 산업은 '국가 경제 대리전'이라고 할 만큼 각국이 사활을 걸고 경쟁을 벌이고 있는데, 그 가장 큰 이유는 한 나라의 기간산업으로서, 전방산업인 완성차 제조업은 물론 자동차산업의 경쟁력을 좌우하는 부품산업과 그 후방산업인 소재, 전기, 전자 산업 등에 큰 영향을 미치는 산업이기 때문입니다. 또한 수출, 경상수지, 고용 등에 이르기까지 국가 경제에 중추적 역할을 담당하고 있어 연관 산업으로의 파급효과가 대단히 크고 산업의 총체적 수준을 나타내고 있습니다. 이에 각국 정부는 자동차산업 부양에 총력을 기울이고 있습니다.

세계 자동차산업은 완성차 제조・판매 중심에서 첨단 기술 기반의 제품과 서비스가 결합된 종합 모빌리티 산업으로 생태계가 진화하고 있으며, 차량 기능이 소프트웨어 중심으로 정의되는 SDV(Software-Defined Vehicle) 구조로의 전환이 본격화되고 있습니다. 자율주행 기술 개발 경쟁 본격화, 차량 구매 이후에도 무선 통신 기술을 활용하여 차량 내 소프트웨어 기능을 구매・활용할 수 있는 FoD(Feature on Demand) 수요 확산, OTA 기반 기능 업데이트 확대, 친환경 동력원에 대한 관심도 증가 등에 따라, 전통적인 기계부품의 부가가치는 상대적으로 감소하는 반면 전기・전자부품, 소프트웨어 및 전동화 관련 기술의 중요성은 점차 확대되고 있습니다. 이러한 차량 구조의 고도화와 전장・소프트웨어 중심의 기술 진화는 자동차 산업 내부에 국한되지 않고, 인접 산업 전반으로 기술 적용 범위를 확장시키고 있습니다.
더불어, 자동차 부품과 높은 기술적 유사성을 보이는 로보틱스 산업은 액추에이터, 센서, 제어기, 배터리 등 핵심 부품을 중심으로 자동차 산업과의 기술적 연계성이 확대되고 있습니다. 예를 들어 차량 조향 시스템에 적용되는 액추에이터는 로봇 관절 구동부와 구조적 유사성을 가지며, 차량용 카메라・라이다 기술 역시 로봇 센서 모듈과 연계가 가능합니다. 이러한 기술적 인접성에 따라 자동차 부품 업체의 전장・전동화・제어 역량은 로봇 핵심 부품 영역으로 확장될 수 있는 잠재력을 보유하고 있으며, 이를 바탕으로 산업 전반에서 사업 영역 확대를 단계적으로 검토하는 움직임이 나타나고 있습니다. 이러한 환경 변화 속에서 회사는 자율주행, 소프트웨어, 전동화 등 고부가가치 미래 기술 역량을 강화함으로써 중장기 사업환경 변화에 대응할 필요가 있습니다.

(산업의 성장성)
전년도 주요국 정책 변화에 따른 선수요 유입 효과가 점차 소진되는 가운데, 2026년 들어 글로벌 자동차 시장의 성장성은 미국의 관세 정책, 중동 정세 불안 및 에너지 공급망 리스크 등으로 인해 전반적인 수요 회복세는 정체되었고, 지역별 차별화는 심화되고 있습니다. 특히 대부분의 주요 시장 수요는 비교적 견고한 흐름을 유지하고 있지만, 중국 시장 부진의 영향으

로 전체 시장의 성장세는 둔화하였습니다.

2026년 1~3분기 국내 자동차 생산량의 경우 전년 동기 대비 2.2% 감소한 301만대를 기록했습니다. 주요 수출시장의 수요 둔화와 대미 관세 영향, 일부 완성차 업체의 생산 차질 등이 복합적으로 작용한 결과입니다. (한국자동차산업협회)

연결회사의 주요 고객인 현대자동차・기아의 2026년 1~3분기 국내외 판매실적은 536만대(내수 88만대, 해외 447만대)로, 전년 동기 548만대(내수 95만대, 해외 453만대) 대비 2.1% 감소하였습니다. 주요 시장의 고금리・고물가 부담, 전동화 지원정책 변화 및 관세 시행, 지정학적 리스크에 따른 공급망 불확실성이 지속되는 가운데, 3분기 중 일부 생산 차질 및 조업일수 감소 등의 영향이 더해진 결과입니다. (현대자동차・기아 영업(잠정)실적)

한편, 전기차 시장은 가격 경쟁 심화와 일부 국가의 정책 환경 변화 등으로 성장 둔화가 지속되고 있으며, 이에 따라 주요 완성차 업체들은 전기차 생산 계획을 탄력적으로 조정하고 있습니다. 다만 중장기적으로는 중국산 전기차의 글로벌 확산 및 신흥 시장 중심의 보급 확대 등을 통해 전동화 전환 흐름은 지속될 것으로 전망됩니다. 또한 차량 구조의 SDV 전환 및 전장 시스템 고도화 추세는 단기적인 전기차 수요 변동성과는 별개로 자동차 산업의 중장기 성장 기반을 형성할 것으로 예상됩니다. 이러한 차량 전동화 및 SDV 기반 기술 고도화 흐름은 자동차 산업을 넘어 인접 산업으로의 기술 확장 가능성도 확대하고 있습니다.
이러한 흐름 속에서 글로벌 로보틱스 시장은 노동력 부족과 자동화 수요 확대를 배경으로 연평균 약 17% 수준의 성장세가 전망되며, 전통적인 자동차 시장 대비 높은 성장 잠재력을 보이고 있습니다. 이에 따라 로봇 핵심 부품 분야는 중장기적으로 신규 수요 창출 요인으로 작용할 가능성이 있습니다.
이에 연결회사는 주요 고객인 현대자동차・기아에 대한 공급 관계를 안정적으로 유지하는 한편, 글로벌 완성차 업체 및 인접 산업으로의 사업 영역 확대를 통해 지속 가능한 성장 기반을 확보하고자 합니다. 또한 전동화, 자율주행, 로보틱스, SDV 기반 차량 구조 전환 등 산업 패러다임 변화에 부합하는 신성장 동력 발굴에 주력할 계획입니다.

(국내외 시장여건)
2026년 글로벌 경제는 중동 지역의 지정학적 불확실성, 에너지・원자재 가격 변동성 확대, 주요국 통상정책 변화 등으로 인해 물가상승 압력이 재차 확대되는 모습을 보이고 있습니다. 이에 따라 주요국의 통화정책 완화 전환은 지연되고 있으며, 금리 및 환율 등 금융시장 변동성도 높은 수준을 유지하고 있습니다.
이러한 대외 환경 속에서 자동차 산업은 전반적인 수요 정체 국면이 지속될 전망입니다. 고금리・고물가에 따른 소비 여력 약화, 관세 정책에 따른 비용 부담, 미・중 갈등 및 지역별 보호무역주의 확대는 산업 전반의 불확실성을 높이고 있습니다. 또한 에너지 가격 및 물류비 변동성은 완성차 및 부품업계의 원가 부담과 공급망 리스크를 확대하는 요인으로 작용하고 있습니다.

미국 시장은 금융비용 및 차량 가격 부담이 지속되는 가운데 관세 정책과 에너지 가격 변동성의 영향으로 자동차 수요 회복 폭이 제한될 것으로 전망됩니다. 중국 시장은 정부 보조금 재원 부족으로 인한 정책 지원 축소 및 부동산 경기 부진으로 인해 성장 둔화가 지속될 것으로 예상됩니다.반면 유럽 시장은 저가형 소형 전기차 출시 확대 및 유가 상승에 따른 전동화 수요 확산을 바탕으로 점진적인 성장세 전환이 기대되며, 인도 등 신흥시장은 꾸준한 경제 성장과 세제 혜택, 인구 및 소득 증가 효과로 성장 기조를 이어갈 전망입니다. 국내 자동차 시장은 물가 및 금리 상승 압박 및 환율 변동성 등으로 인한 불확실성이 예상되나, 반도체 수출

호조 중심의 경제 성장이 수요 회복에 긍정적으로 작용할 가능성이 있습니다.

한편, 글로벌 로봇 산업에서는 휴머노이드 로봇을 중심으로 양산 체계 구축 움직임이 본격화되고 있습니다. 현대차그룹은 북미 지역에 연간 약 3만대 규모의 로봇 생산 거점을 구축하여 로봇 생산 허브로 운영할 계획을 발표한 바 있으며, 이에 따라 로봇 핵심 부품에 대한 수요 확대가 예상됩니다. 연결회사는 보스턴다이나믹스의 차세대 휴머노이드 로봇 '아틀라스'에 적용되는 액추에이터 및 주요 핵심 부품 공급을 목표로 전략적 협력 체계를 구축하여 로봇 부품 시장 진입 기반을 확보하였습니다. 향후 로봇 양산 확대 여부에 따라 관련 부품 수요 및 사업 기회는 단계적으로 확대될 가능성이 있습니다.

(회사의 경쟁우위 요소)
미국의 자동차 전문지인 'Automotive News'가 '세계 100대 주문자상표부착생산(OEM) 자동차 부품업체' 경영정보를 정리해 공개한 자료에 따르면, 연결회사는 OEM 매출액 기준으로 2006년에 사상 처음으로 '세계 100대 자동차 부품업체'에 선정되었습니다. 이후 2010년 글로벌 10위권에 진입한 이래로 17년 연속 10위권 내의 순위를 유지하고 있으며, 2026년 6월 발표 자료 기준 6위, 배터리 업체 제외 시 5위에 올랐습니다.

또한 연결회사는 기본적인 품질경쟁력을 확고히 하는 한편, 치밀하게 수립된 기술개발전략에 따라 글로벌 시장을 주도할 수 있는 미래의 첨단기술을 선제적으로 확보한다는 전략 아래, 현재 강점을 가지고 있는 모듈 및 부품제조사업의 끊임없는 품질 혁신과 기술개발을 통해 후발 주자와의 격차를 더욱 벌리고자 합니다. 연결회사의 모듈 및 부품제조사업은 3대 핵심 모듈의 조립과 이에 공급되는 핵심부품을 중심으로 소비자의 요구에 부합하며 자동차의 안전성, 편의성 및 승차감 등을 고려한 제품의 공급을 최우선으로 고려하고 있습니다.

이와 함께 연결회사는 제어기・모터・인버터・파워모듈을 직접 개발・생산하는 사업 구조를 기반으로, 시스템 반도체와 전력 반도체를 아우르는 차량용 반도체 역량을 확보하고 있으며 차량 핵심 기능 전반의 품질과 성능을 제고하고 있습니다. 이를 토대로 제어 성능을 좌우하는 핵심 반도체는 내재화하고, 범용 반도체는 국내 반도체 생태계를 활용한 국산화・표준화 개발을 통해 수급 안정성과 가격 경쟁력 확보를 추진하고 있습니다.

현대자동차・기아 및 글로벌 완성차 업체의 생산・판매목표를 차질 없이 근접 지원하기 위해 글로벌 생산거점을 단계적으로 확대하고 있으며, 한국을 제외한 전세계 12개국에 이르는 글로벌 생산거점을 확보하여 제품 경쟁력을 높이기 위한 노력을 지속하고 있습니다.

뿐만 아니라 연결회사는 자동차 산업 미래 3대 신기술인 자율주행, 커넥티비티, 전동화의 흐름에 맞추어 연구개발 및 투자를 아끼지 않고 있습니다. 국내에서는 자율주행과 커넥티비티, 샤시안전 등 핵심 부품 개발을 주도하는 마북연구소와 전동화 부품 기술 개발과 시험, 성능평가에 특화된 의왕연구소, 전력 반도체 및 시스템 반도체 등 차량용 반도체 연구 중심의 강남연구소, 실차 및 시스템 단위의 제품 검증을 수행하는 서산주행시험장을 운영하여 글로벌 경쟁력을 갖춘 연구개발 역량을 확보하였습니다. 또한 해외에서는 북미, 유럽, 중국 및 인도 등 글로벌 주요 지역의 연구소를 운영하면서 글로벌 연구개발 네트워크를 구축하고 있습니다. 특히 2025년 미국 실리콘밸리 차량용 반도체 전문 연구거점 및 인도 통합 SW R&D센터 구축을 결정하며 해외 현지 R&D 경쟁력 강화를 위한 노력을 계속하고 있습니다.

연결회사는 로보틱스 사업을 차세대 성장 영역으로 육성하며, 실증 중심의 시험평가 인프라

와 양산 연계 역량을 바탕으로 차별화된 경쟁력을 확보해 나가고 있습니다. 로보틱스 분야는 기술 완성도를 넘어 실제 현장 적용과 양산 안정성이 핵심 경쟁요소로 부상하고 있는 만큼, 연결회사는 설계 단계부터 성능・내구・안전성 검증을 고려한 개발 체계를 구축하여 로봇 제품의 신뢰성을 체계적으로 검증하고자 합니다.

특히 자동차 부품 및 전동화 부품 양산을 통해 축적된 안정된 공급망, 공정 설계, 품질 관리, 생산 운영 노하우를 기반으로 로보틱스 제품 양산에 확장 적용이 가능한 기술력을 갖추고 있습니다. 이를 통해 연결회사는 로보틱스 사업 전반에서 시험평가와 양산이 연계된 경쟁력을 지속적으로 고도화해 나갈 계획입니다.

다양한 고객과의 파트너십은 미래 성장을 좌우하는 핵심 요소입니다. 해외 완성차 메이커를 대상으로 한 글로벌 사업 확대는 당사가 명실상부한 글로벌 Top 부품회사로 도약하기 위해 반드시 달성해야 할 중점 추진 과제 중 하나입니다. 이를 통해 현대·기아 중심의 매출 구조에서 탈피하여, 안정적인 고객 포트폴리오를 기반으로 균형 잡힌 매출 구조로 전환해 나갈 것입니다.

이를 위해 당사는 북미, 유럽, 중국, 인도 등 주요 완성차 시장에 글로벌 연구소를 구축하고, R&D 활동을 통해 설계 비용을 절감하는 한편 시장 맞춤형 제품을 개발하고 있습니다. 또한 현지 생산 거점 구축 및 부품의 현지 구매 비중 확대를 통해 원가 절감을 추진함과 동시에 지역 경제에 대한 기여도를 높이고 있습니다. 아울러 주요 완성차 업체를 대상으로 기술 전시회를 개최하여 핵심 부품에 대한 기술 소개 및 신기술 중심의 세미나를 진행하고 있으며, 이를 통해 기술 홍보는 물론 향후 개발 프로그램에 대한 참여 제의 등 다양한 교류 활동을 전개하고 있습니다. 이러한 활동을 바탕으로 프로젝트 초기 단계부터 고객과의 협업을 강화하고 선행기술 제안을 확대함으로써, 글로벌 부품업체로서의 역량을 지속적으로 확보해 나가고 있습니다.

또한 거점별 핵심 고객 전담 인력인 KAE(Key Account Executive)가 각 지역에서 고객의 VOC를 직접 수집하고 신속히 반영함으로써 고객 만족도를 제고하고 있습니다. 이러한 고객 중심 전략을 통해 주요 고객과의 신뢰 관계가 강화되고 있으며, 수주 선순환 구조가 지속적으로 이어지면서 고객 포트폴리오 다변화로 확대되고 있습니다.

지역별 글로벌 고객사 진출 현황은 다음과 같습니다.

1) 북미시장
당사는 스텔란티스로부터 샤시 모듈을 수주하여 미국 오하이오주와 미시간주에 모듈 공장을 운영하고 있습니다. 오하이오 공장에서는 지프 글래디에이터 차종의 컴플리트 샤시 모듈을, 미시간 공장에서는 닷지 듀랑고 및 그랜드 체로키 차종의 프론트·리어 샤시 모듈을 공급하고 있습니다. 양 공장의 누적 생산량은 2025년 기준 약 714만 대를 상회하고 있으며, 이러한 실적은 향후 타 고객사 및 추가 부품 수주에도 긍정적인 영향을 미칠 것으로 기대하고 있습니다.핵심 부품의 경우, 스텔란티스의 주요 차종에 헤드램프 및 리어램프, 디스플레이 모듈(Center Stack Display)을 공급하고 있으며, GM에는 오디오 및 공조장치를 제어하는 중앙 컨트롤 장치인 ICS(Integrated Center Stack)와 전자식 주차 브레이크를 수주하여 공급하고 있습니다. 당사는 GM과 스텔란티스로부터 우수 협력사로 선정되는 등, 자동차 산업의 본고장인 북미 시장에서 우수한 품질 경쟁력을 인정받고 있습니다.
또한 당사는 북미 Big 3 및 전기차 완성차 업체를 대상으로 핵심 부품 수주 확대를 위한 마케

팅 활동을 지속적으로 추진하고 있으며, CES 및 디트로이트 오토쇼 참가를 통해 북미 고객사를 대상으로 당사의 기술 선도 제품을 적극적으로 소개하고 있습니다.

2) 유럽시장
기술 진입 장벽이 높은 유럽 시장에서도 당사는 다수의 완성차 업체로부터 핵심 부품을 수주하여 안정적으로 공급하고 있습니다. 대표적으로 유럽 내 두 번째로 높은 시장 점유율을 보유한 스텔란티스에 디스플레이 모듈(Center Stack Display) 및 헤드램프를 공급하고 있습니다.당사는 유럽 사업 확대를 위해 프로모션을 포함한 다양한 마케팅 활동도 적극적으로 전개하고 있으며, 2026년 10월 VW이 개최 예정인 글로벌 자동차 부품, 전시회IZB에 참가하여 유럽 고객사와의 접점을 확대하고, 당사의 기술 경쟁력과 선도 제품을 적극적으로 알릴 계획입니다.

3) 일본시장
당사는 가격 경쟁력과 품질 경쟁력을 바탕으로 진입 장벽이 높은 일본 시장에서도 주요 고객사를 확보하고 안정적으로 제품을 공급하고 있습니다. 현재 미쯔비시에 첨단 LED 헤드램프 및 리어램프를, 스바루 및 마쯔다에는 리어램프를 공급하고 있습니다.

4) 중국시장
세계 최대 자동차 시장인 중국에서의 사업 강화를 위해 당사는 JV(Joint Venture) 및 로컬 완성차 업체를 대상으로 수주 확대를 지속적으로 추진하고 있습니다.

현재 JV 완성차 업체 중 상하이 GM과 동펑 PSA에 ICS를, 광치 미쓰비시에는 헤드램프 등을 공급하고 있습니다. 로컬 완성차 업체의 경우, 일기교차에 에어 서스펜션과 전자식 주차 브레이크를, 길리기차에 사운드 시스템(Amp, Speaker)을, BYD 및 북경기차에 EPS(Electric Power Steering), 기서기차에 ACU 등을 공급하고 있습니다.또한 상하이 오토쇼 참가를 통해 주요 고객과의 소통을 강화하고, 당사의 선도적인 기술 및 제품을 적극적으로 홍보하고 있습니다.

5) 인도시장
인도는 연평균 약 6.5%의 성장률을 기록하는 고성장 신흥 시장으로, SUV 및 EV 차종에 대한 수요가 빠르게 확대되고 있습니다.

당사는 인도 시장 내 시장 점유율 2위를 차지하고 있는 현대자동차・기아의 성장과 함께 핵심 Tier 1 공급업체로서의 입지를 공고히 해왔으며, 이를 기반으로 글로벌 및 현지 완성차 업체를 대상으로 한 수주 확대를 적극 추진하고 있습니다. 그 결과 마힌드라로부터 조향 시스템을 수주하는 성과를 거두었으며, 향후 타 로컬 고객사로의 확대와 함께 핵심 제품군 중심의 협력을 지속적으로 강화해 나가고 있습니다.당사는 급성장 중인 인도 자동차 시장을 전략적 거점으로 삼아, 현지 특성을 반영한 영업 전략을 통해 핵심 부품 사업의 글로벌 확장 기반으로 육성해 나갈 계획입니다.

(2) A/S용 부품사업

(산업의 특성)
자동차 부품산업은 전방산업인 완성차 제조산업의 경쟁력을 좌우하는 중요한 산업으로, 완성차 제조업과 더불어 후방산업인 소재, 전기, 전자, 비철금속, 철강산업 등에 큰 영향을 미치는 산업입니다. 자동차 부품 수출액은 완성차 수출액과 별도로 산정하더라도 국내 전체 수출

에서 매우 큰 비중을 차지하고 있습니다.

2026년 상반기 누계 A/S부품 수출 금액은 13.6억 달러로 한국의 총 수출액 4,963억 달러의 0.3%, 자동차부품 수출액 84억 달러의 16.2% (한국무역협회 HS-Code 8708 기준)를 차지해 꾸준히 매출액 상위를 유지하며 완성차 제조업과 함께 우리 경제에 크게 기여하고 있습니다.

자동차 부품산업은 크게 신차 제조용 OEM 부품부문과 A/S용 부품부문으로 구분할 수 있습니다. 연결회사가 영위하고 있는 A/S용 부품사업은 현대자동차・기아 등 완성차 업체의 자동차 판매에 따른 사후관리로 운영되는 고객서비스 산업으로써 완성차 보수용 A/S부품의 책임공급을 담당하고 있습니다.

(산업의 성장성)
A/S용 부품매출은 자동차 A/S 수요 운행대수, 평균 차량연령, 부품 내구성, 교통사고 건수 등의 요인에 의해 발생됩니다. 이 중 자동차 A/S 수요 운행대수는 매출증가에 가장 큰 영향을 미치는 요인입니다.

국내 자동차 보유 대수는2020년 동기 2,402만대, 2023년 2,576만대, 2025년 2,641만대(한국자동차모빌리티산업협회)로 집계되었습니다. 2026년 상반기 말 전체 보유 대수는 2,668만대이며, 이 가운데 현대자동차・기아 보유 대수는 1,894만대(한국자동차모빌리티산업협회)로 70.9%를 차지하고 있습니다. 2026년 해외 A/S 수요 운행 대수는 2025년 (3,942만) 대비 1.0% 감소한 3,904만대입니다(2026년 사업계획 기준).

2026년에는 미국 중심의 관세 정책이 구조화되고, 미·중 등 주요 시장의 수요 둔화가 지속되면서 글로벌 자동차 산업 전반은 저성장 기조가 이어질 것으로 전망됩니다. 특히 관세 부담에 따른 가격 상승 압력, 전동화 전환 속도 조절 등으로 과거와 같은 고성장은 기대하기 어려운 환경입니다. 그럼에도 불구하고, 하이브리드 차량(HEV) 중심의 친환경차 수요 확대, 일부 신흥 시장 회복, 소프트웨어・자동화 기반의 차량 고부가 가치화는 불확실한 경영 환경 속에서도 사업의 하방을 지지하는 요소로 작용할 것으로 보입니다. (PWC 2026년 국내외 경영환경전망, HMG 경영연구원)

(경기변동의 특성)
일반적으로 자동차 산업은 경기변동에 많은 영향을 받을 수 있으나, 이미 보유한 차량의 유지보수를 위해 반드시 필요한 A/S용 부품의 경우 상대적으로 경기변동의 영향이 적은 편입니다.

(국내외 시장여건)
현대자동차그룹 경영 실적에 따르면 2025년에는 중국 업체 해외 시장 진출에 따른 가격 경쟁 심화 등으로 판매 둔화를 전망하였으나, 선진 시장을 중심으로 고부가가치 차종 판매 확대, 가격 인상, 우호적인 환율 환경에 힘입어 연간 계획 대비 초과(+6.3%) 달성하였습니다. 2026년에도 신흥 시장 경쟁 심화 및 거시 경제 불확실성 확대 등 예측이 어려운 경영 환경이 지속될 것으로 전망되나, HEV 및 EREV를 포함한 친환경차 라인업 강화, 자율주행・AI등 SDV 전환을 위한 핵심 기술 투자 확대를 통해 매출 성장률 +1.0~2.0%의 가이던스를 수립하였습니다.

지역별로 보면 미국은 AI 및 데이터센터를 중심으로 한 대규모 민간 투자 확대 가능성에도

불구하고, 관세 정책의 영향으로 소비 심리 위축 등 부정적 효과가 가시화되며 전반적으로 1.6% 수준의 완만한 정상 성장세를 보일 것으로 전망됩니다. 2026년 상반기 현대자동차의 미국 권역 도매판매량은 전년 동기 대비 0.7% 증가한 50만 9천 대, 기아는 1.5% 감소한 43만대를 기록하였습니다. 동기간 미국 자동차 시장은 금리 인하 지연 등에 따른 수요 둔화에도 불구하고, 고유가 영향에 따라 미국 시장 내 HEV 판매 비중이 역대 최고 수준인 26.2%를 기록하였으며, SUV 차종 판매 호조를 바탕으로 도매 판매 실적과 시장점유율 측면에서 모두 시장 평균을 상회하는 성과를 달성하였습니다. (현대자동차·기아 IR자료)

유로존은 물가 안정과 통화 완화 정책의 파급 효과에 힘입어 소비・투자가 점진적으로 회복세를 보이고 있으나, 대외 불확실성에 따른 수출 여건 제약으로 전년과 유사한 1.1% 수준의 성장률에 머무를 것으로 전망됩니다. 2026년 상반기 현대자동차의 유럽 지역 도매 판매량은 전년 동기 대비 8.8% 감소한 28.5만대, 기아는 6.7% 증가한 30만 7천 대를 기록하였습니다. 지정학적 리스크 확대, 주요 신차 하반기 출시에 따라 현대차 도매 판매는 감소하였으나, 현지 생산 기반 EV2 출시 및 실용적 SUV(스포티지) 판매 호조를 바탕으로 기아는 판매량은 성장세를 이어갔습니다. (현대자동차·기아 IR자료).

중국 경제는 소비 촉진 및 설비 현대화 등 경기부양 기조가 강화되고 있으나, 관세 갈등에 따른 불확실성이 지속되는 가운데 2025년의 높은 성장세에 따른 기저효과까지 겹치며, 2026년 성장률은 4.2% 수준으로 전망됩니다. 2026년 상반기, 현대자동차의 중국 권역 도매 판매량은 전년 동기 대비 22.3% 감소한 4만 6천 대, 기아는 1.3% 감소한 3만 8천 대를 기록했습니다. NEV 구매세 감면 정책의 단계적 축소와 중동 지역 수출 감소 등으로 전년 동기 대비 산업 수요는 위축된 상황이나, 하반기에는 상품성 개선 및 도시별 맞춤형 판매 채널 강화로 볼륨 성장을 기대하고 있습니다.(PWC 국내외 경영환경전망, 현대자동차·기아 IR자료).

인도는 그간 성장을 견인해 온 내수가 견조한 흐름을 이어가는 가운데, 정부의 적극적인 인프라 투자 및 자본지출 확대, 기업 재무구조 개선 등에 힘입어 6.5%의 경제 성장률을 기록할 것으로 전망됩니다. 2026년 상반기 기준 현대자동차의 인도 내 도매 판매량은 전년 동기 대비 6.2% 증가한 30만 5천 대, 기아는 15.1% 증가한 16만 4천 대를 기록하며 양사 모두 성장세를 시현하였습니다. GST 인하에 따른 가격 경쟁력 제고 효과와 SUV 수요 확대, 신차 투입이 맞물리며 향후에도 시장 수요를 상회하는 흐름이 지속될 것으로 기대됩니다. (현대자동차·기아 IR 자료)

마지막으로 대한민국은 신정부 정책 효과에 경제 회복 국면에 진입할 것으로 보이나, 대외 여건 변화에 대한 민감도가 높고 성장 동력이 제한적인 만큼 1.8% 수준의 경제 성장률을 전망합니다. 원/달러 환율은 글로벌 무역 환경 악화와 자본 유출 기조가 지속될 경우 1,350원 이상의 고환율이 고착화될 가능성이 있는 것으로 예상됩니다. 2026년 상반기 기준 현대자동차의 국내 도매 판매량은 전년 동기 대비 10.5% 감소한 31만 8천 대, 기아는 7.0% 증가한 29만 6천 대를 기록하였습니다. 부품 공급 이슈에 따른 생산 차질로 현대차 도매 판매 감소 영향 있었으나, 하반기 신차 출시·판매 본격화 통해 판매 모멘텀 회복 추진 예상됩니다. 기아의 경우 EV풀 라인업 구축, PV5 신차 효과로 상승세를 지속하였으며, 하반기에도 주력 HEV 차종 안정적 공급 및 라인업 다변화 등을 통해 도매 판매 성장 흐름을 예상합니다. (PWC 국내외 경영환경전망, 현대자동차·기아 IR자료)

※ 2026년 상반기 그룹 내 완성차업체 CKD 포함 글로벌
도매판매: 현대자동차 1,968천대, 기아 1,619천대 (현대자동차·기아 IR자료)

한국은행에 따르면, 2026년 2분기 국내총생산(GDP)은 전기대비 0.6% 성장, 전년 동기 대비 3.7% 증가하였습니다. 2분기에는 민간소비, 정부소비 모두 증가하였으며, 특히 연구개발·소프트웨어 등을 중심으로 지식재산생산물 투자가 증가, 수출은 반도체, 수입은 자동차 등이 상승하며 성장세를 기록했습니다.
.

(회사의 경쟁우위 요소)
A/S용 부품 시장에서의 경쟁력은 완성차 판매지역 확대에 따른 부품 공급망 보유 여부와 안정적인 품질 유지 및 적정한 가격 책정 등으로 결정됩니다.
연결회사는 최적의 부품 공급률을 유지하기 위해 국내 3개 권역, 22개 사업소, 3개의 물류센터, 40개의 정비파트, 1,194개의 대리점 등을 갖추어 업계 최고의 유통 네트워크를 구축하였습니다. 또한, 전세계 214개 국가에 걸쳐 14개의 현지법인을 운영하고 있으며, 완성차 대리점/딜러들과 밀착형 부품공급체계를 구축하여 경쟁사 대비 공급 우위를 점하고 있습니다. 또한 부품의 철저한 품질관리 및 보증제도 시행을 통해 고객의 절대적인 신뢰를 확보하고 경쟁사 대비 최상의 고객 서비스 제공을 위해 노력하고 있습니다.

나. 회사의 현황

(1) 영업개황 및 사업부문의 구분
연결회사는 자동차 모듈 및 부품제조사업과 A/S용 부품사업을 영위하고 있습니다. 자동차 3대 핵심모듈인 샤시모듈, 칵핏모듈, 프론트엔드모듈(이하 "FEM")을 조립・생산하여 현대자동차와 기아 등에 직서열(JIS, Just In Sequence) 공급하고 있으며, 제동・조향・에어백・램프 및 전장・전동화 부품 등 다양한 자동차 부품을 생산하여 현대자동차와 기아 및 글로벌 완성차 업체에 공급하고 있습니다.(모듈 및 부품제조사업) 또한 국내외에서 운행 중인 모든 현대자동차・기아에 소요되는 보수용 부품을 공급하고 있습니다.(A/S용 부품사업)

(모듈 및 부품제조사업)
연결회사는 자동차 3대 핵심모듈인 샤시모듈, 칵핏모듈 및 FEM을 생산하여 현대자동차・기아 등 글로벌 완성차업체에 직서열(JIS, Just In Sequence: 필요한 부품을 필요한 형태와 순서로 필요한 시간에 완성차업체에 조달) 방식으로 공급하고 있습니다. 자동차 개발 초기 단계부터 공동참여를 통해 핵심 모듈 및 부품별 특성을 고려한 설계, 시험, 해석, 평가 등 연구개발(R&D) 중이며, 3대 핵심모듈의 첨단화 및 시스템 통합화를 통하여 생산공정 간소화, 조립의 편의성 증대 및 조립시간 단축, 중량 및 부품수 감소, 비용 절감, 품질 및 재고 관리의 효율의 증대 등 모듈화 효과를 통한 글로벌 경쟁력 강화를 위하여 노력하고 있습니다.

그리고 연결회사는 글로벌 종합 자동차부품업체로서 편리성과 주행성능은 물론, 도로 안전과 환경을 고려한 자동차 핵심부품을 개발 및 생산하고 있습니다. CBS(Conventional Brake System), ABS(Anti-lock Brake System), ESC(Electronic Stability Control) 및 MDPS(Motor Driven Power Steering) 등 차량을 제어하는 기본 기능인 제동 및 조향 시스템, 차량충돌 시 승객을 보호하는 대표적 승객보호장치인 에어백, 변화하는 도로에 대해 최적의 시야를 제공하는 램프 등이 이러한 핵심부품입니다.

또한 자동차가 단순 기계구동부품에서 전자화, 전동화 되어가는 추세에 적극 발맞추어 각종 전장 부품과 전동화 부품을 개발/생산하고 있습니다. 우선 전장부품으로는 자동차의 두뇌로서 에어백, MDPS, ABS 등 각종 부품을 전자적으로 제어하는 ECU(Electronic Control

Unit), 디스플레이장치인 클러스터와, 인포테인먼트를 담당하는 오디오, AVN(Audio, Video, Navigation) 등을 생산하고 있습니다. 아울러 운전자 보조시스템 및 자율주행용 센서인 SVM(Surround View Monitoring, 서라운드 뷰 모니터링), AEB(Autonomous Emergency Braking, 긴급 제동 시스템), RSPA(Remote Smart Parking Assist, 원격 스마트 주차 보조시스템), 전방 카메라, 레이더 등을 개발하여 공급하고 있습니다.

전동화 부품으로는 구동모터, 인버터, 감속기를 일체화한 전기차 구동장치인 PE(Power Electric)시스템, OBC와 DC-DC 컨버터를 통합한 전기차 충전 시스템인 ICCU(Integrated Charging Control Unit), 구동 에너지를 공급/저장하는 배터리 시스템, 배터리 상태를 측정 및 관리하는 BMS(Battery Management System) 등을 생산하여 HEV/PHEV/EV용 차량에 공급하고 있습니다.

또한 연결회사는 제어기 사업을 직접 수행하고 있는 Tier-1으로서, 제어기에 필요한 반도체를 중심으로 시스템 반도체와 전력 반도체를 자체 개발하고 있습니다. 시스템 반도체 영역에서는 네트워크 SoC, 게이트 드라이버, BMIC 등 전원・통신・구동・센싱 관련 핵심 IC를 대상으로 설계 내재화를 추진하고 있으며, 전력 반도체 영역에서는 인버터 핵심 부품인 Si 및 SiC 전력 반도체를 자체 설계하고, 국내 파운드리와의 파트너십을 통해 양산 체계를 구축하고 있습니다. 이를 통해 모터 인버터-파워모듈-전력반도체로 이어지는 전동화 시스템 수직계열화 역량을 토대로 기술 경쟁력을 강화하고 있습니다.

(A/S용 부품사업)
국내외에서 운행중인 모든 현대자동차・기아에 소요되는 보수용 A/S부품을 공급하는 A/S용 부품사업은 부품의 책임공급을 위한 물류센터 등의 대단위 인프라 구축과 212개 차종, 277만 품목을 관리함으로써 보수용 A/S부품에 대한 수요발생 시 신속하고 정확한 부품공급을 통해 현대자동차・기아 보유고객에 대한 최상의 서비스를 제공하고 있습니다.

(2) 시장점유율

(모듈 및 부품제조사업)
연결회사의 모듈 및 부품제조사업은 각 부품회사별로 모듈의 품목과 개념이 서로 달라 객관적인 시장 규모의 산출이 어려우며, 완성차의 생산계획에 따라변동이 크기 때문에 객관적인 시장점유율의 산출 또한 어려운 상황입니다

(A/S용 부품사업)
연결회사의 A/S용 부품사업은 현대자동차와 기아자동차 판매에 따른 사후관리로 운영되는 고객서비스산업으로 A/S용 부품판매사업의 시장점유율은 양산차종 및 단종차종의 차량마다 사고율, 소모율 등 많은 변수로 인하여 연결회사가 취급하는 277만 품목에 대한 시장수요 예측 및 시장소비에 대한 산정기관이 없는 관계로 객관적인 통계자료의 산출이 어려운 상황입니다.

(3) 시장의 특성

(모듈 및 부품제조사업)
자동차 산업은 '국가 경제 대리전'이라고 할 만큼 각국이 사활을 걸고 경쟁을 벌이고 있는데, 그 가장 큰 이유는 한 나라의 기간산업으로서, 전방산업인 완성차 제조업은 물론 자동차산업의 경쟁력을 좌우하는 부품산업과 그 후방산업인 소재, 전기, 전자 산업 등에 큰 영향을 미치

는 산업이기 때문입니다. 또한 수출, 경상수지, 고용 등에 이르기까지 국가 경제에 중추적 역할을 담당하고 있어 연관 산업으로의 파급효과가 대단히 크고 산업의 총체적 수준을 나타내고 있습니다. 이에 각국 정부는 자동차산업 부양에 총력을 기울이고 있습니다.

세계 자동차산업은 완성차 제조・판매 중심에서 첨단 기술 기반의 제품과 서비스가 결합된 종합 모빌리티 산업으로 생태계가 진화하고 있으며, 차량 기능이 소프트웨어 중심으로 정의되는 SDV(Software-Defined Vehicle) 구조로의 전환이 본격화되고 있습니다. 자율주행 기술 개발 경쟁 본격화, 차량 구매 이후에도 무선 통신 기술을 활용하여 차량 내 소프트웨어 기능을 구매・활용할 수 있는 FoD(Feature on Demand) 수요 확산, OTA 기반 기능 업데이트 확대, 친환경 동력원에 대한 관심도 증가 등에 따라, 전통적인 기계부품의 부가가치는 상대적으로 감소하는 반면 전기・전자부품, 소프트웨어 및 전동화 관련 기술의 중요성은 점차 확대되고 있습니다. 이러한 차량 구조의 고도화와 전장・소프트웨어 중심의 기술 진화는 자동차 산업 내부에 국한되지 않고, 인접 산업 전반으로 기술 적용 범위를 확장시키고 있습니다.
더불어, 자동차 부품과 높은 기술적 유사성을 보이는 로보틱스 산업은 액추에이터, 센서, 제어기, 배터리 등 핵심 부품을 중심으로 자동차 산업과의 기술적 연계성이 확대되고 있습니다. 예를 들어 차량 조향 시스템에 적용되는 액추에이터는 로봇 관절 구동부와 구조적 유사성을 가지며, 차량용 카메라・라이다 기술 역시 로봇 센서 모듈과 연계가 가능합니다. 이러한 기술적 인접성에 따라 자동차 부품 업체의 전장・전동화・제어 역량은 로봇 핵심 부품 영역으로 확장될 수 있는 잠재력을 보유하고 있으며, 이를 바탕으로 산업 전반에서 사업 영역 확대를 단계적으로 검토하는 움직임이 나타나고 있습니다. 이러한 환경 변화 속에서 회사는 자율주행, 소프트웨어, 전동화 등 고부가가치 미래 기술 역량을 강화함으로써 중장기 사업환경 변화에 대응할 필요가 있습니다.

(A/S용 부품사업)
A/S용 부품매출은 자동차 A/S 수요 운행대수, 평균 차량연령, 부품 내구성, 교통사고 건수 등의 요인에 의해 발생됩니다. 이 중 자동차 A/S 수요 운행대수는 매출증가에 가장 큰 영향을 미치는 요인입니다.

국내 자동차 보유 대수는 2020년 동기 2,402만대, 2023년 2,576만대, 2025년 2,641만대(한국자동차모빌리티산업협회)로 집계되었습니다. 2026년 상반기 말 전체 보유 대수는 2,668만대이며, 이 가운데 현대자동차・기아 보유 대수는 1,894만대(한국자동차모빌리티산업협회)로 70.9%를 차지하고 있습니다. 2026년 해외 A/S 수요 운행 대수는 2025년(3,942만) 대비 1.0% 감소한 3,904만대입니다.(2026년 사업계획 기준)

2026년에는 미국 중심의 관세 정책이 구조화되고, 미·중 등 주요 시장의 수요 둔화가 지속되면서 글로벌 자동차 산업 전반은 저성장 기조가 이어질 것으로 전망됩니다. 특히 관세 부담에 따른 가격 상승 압력, 전동화 전환 속도 조절 등으로 과거와 같은 고성장은 기대하기 어려운 환경입니다. 그럼에도 불구하고, 하이브리드 차량(HEV) 중심의 친환경차 수요 확대, 일부 신흥 시장 회복, 소프트웨어・자동화 기반의 차량 고부가 가치화는 불확실한 경영 환경 속에서도 사업의 하방을 지지하는 요소로 작용할 것으로 보입니다. (PWC 2026년 국내외 경영환경전망, HMG 경영연구원)

(4) 신규사업 등의 내용 및 전망

연결회사와 현대자동차, 기아(이하 '현대자동차그룹')는 자율주행 기술 조기 확보 및 경쟁력 강화를 위하여 2019년 9월 23일 자율주행 분야에서 세계적 수준의 기술을 보유한 미국의 앱

티브(Aptiv)와 미국 현지 합작법인(Joint Venture, JV) 설립 계약을 공동으로 체결하였습니다. 합작법인 'Motional AD LLC'는 레벨 4~5 수준의 자율주행 솔루션 개발 및 판매가 주된 사업 목적이며, 관계당국의 승인을 거쳐 2020년 3월 공식 설립된 이후 현대자동차그룹과 앱티브는 공동으로 로보택시 개발을 진행하였습니다. 합작법인 설립시에 현대자동차그룹과 앱티브(Aptiv)는 각각 50%의 지분을 보유한 형태였으며, 연결회사는 합작법인의 10%에 해당하는 지분을 보유하고 있었습니다. 2024년 5월, 현대자동차그룹은 자율주행 기술 개발 및 핵심 기술 확보를 위하여 신규 증자 및 앱티브(Aptiv)가 보유하고 있는 구주의 일부 매입을 진행하였고, 그 결과, 연결회사는 현재 보통주 기준으로 합작법인의 17% 지분을 확보하고 있습니다.

연결회사를 포함한 현대자동차그룹은 미래 모빌리티 시장을 주도할 AAM(AdvancedAir Mobility) 비즈니스의 신규 진출 위하여 미국 현지 법인(Supernal, LLC)을 설립하는 계약을 체결하고, 이후 Supernal 합작법인은 관계당국의 승인을 거쳐 2021년 2월 공식 출범 되었습니다. (기존 Genesis Air Mobility에서 Supernal로 사명 변경, '21.11월) Supernal 합작법인은 현대자동차, 기아, 모비스 각 3사의 출자를 통해 설립 되었으며, 당사는 33%의 지분을 보유하고 있습니다. Supernal 합작법인은 AAM 기체개발 및 연관 사업을 주도적으로 수행할 예정입니다.

연결회사는 신 제조기술 고도화 실증을 위한 싱가폴 스마트팩토리 신설을 위해 2021년 3월 25일부로 현대차, 기아, 오토에버와 공동으로 Hyundai Motor Group Innovation Center In Singapore PTE. Ltd.에 지분을 출자하는 계약을 체결했습니다. 2023년 6월 27일까지 4회에 걸친 출자로 발행회사 지분의 20%를 취득하였으며, 2024년 5월 23일 있었던 추가 공동증자에도 참여하여 현재까지도 지분율 20% 유지 중입니다.

연결회사를 포함한 현대자동차그룹은 배터리셀의 안정적인 확보를 통한 글로벌 전기차 시장 경쟁력 확보를 위하여 2021년 6월, 글로벌 톱티어 배터리셀 기술을 보유한 LG에너지솔루션과 인도네시아 현지 합작법인(Joint Venture, JV) 설립 계약을 공동으로 체결하였습니다. 합작법인은 전기차용 배터리셀 생산 및 판매를 주된 사업 목적으로, 연간 10GWh 규모의 배터리셀을 생산하여 2024년부터 전용 전기차 등에 적용 중입니다. 현대자동차그룹과 LG에너지솔루션이 각각 50%의 지분을 보유한 합작법인은 2021년 3분기 공식 설립되었으며, 총 11억 달러 규모의 투자를 기반으로 운영되고 있습니다.

연결회사는 2021년 5월 28일 이사회 결의에 의하여 배터리시스템 개발 및 생산 기술확보 등의 운영 효율화를 위하여 에이치그린파워(주)에 대한 (주)LG에너지솔루션의 지분 49%를 인수 하기로 결정하였으며, 2021년 7월 중 지분인수를 완료하였습니다. 이에 따라 연결회사의 에이치그린파워(주) 보유지분은 100%입니다.

연결회사와 현대자동차, 현대글로비스, 현대자동차그룹 정의선 회장이 로보틱스 역량 확대, 연관 산업 신규 진출 및 신사업과의 시너지 제고를 위한 지분 투자를 목적으로 Boston Dynamics, Inc. 지분을 출자하는 계약을 공동으로 체결하였습니다. 본 거래는 발행회사 지분의 총 80%를 취득하는 거래이며 2021년 6월 21일에 종결되었습니다. 해당 주주간 계약에는 타 투자자가 보유하고 있는 주식을 회사를 포함한 매수인들에게 처분할 수 있는 풋옵션 행사 조항이 포함되어 있습니다.

이후 연결회사는 (1) 보유중이던 Boston Dynamics, Inc. 주식 전량을 현물출자하고 (2) HMG Global, LLC이 발행하는 신주를 인수하여 발행회사의 지분 20%를 취득하는 거래를

체결하였습니다. 해당 거래는 연결회사와 현대자동차, 기아 3개사가 미래 신사업 중심 거점 운영을 통한 미국 Top-tier 신기술 개발 및 혁신기업 발굴 등의 글로벌 기업으로서 성장기반 강화, 투자 프로세스 일원화를 목적으로 미국 투자 및 신사업 지주사 설립(HMG Global, LLC)을 위한 지분 출자 계약입니다. 발행회사는 2022년 6월 29일 당사 이사회 승인 후 2022년 7월 1일 자본금 $1로 설립되었으며, 미국 기업결합 승인 등 필요한 관계기관 협의 및 승인이 완료된 후 2022년 8월 연결회사 등 각 출자자가 본 건 출자를 이행하였습니다. 해당 계약 체결 시, 연결회사가 보유하고 있던 풋옵션 행사 조항 또한 HMG Global, LLC가 승계하여 보고서작성기준일 현재 연결회사가 보유하고 있는 Boston Dynamics, Inc 주식 및 풋옵션은 없습니다.

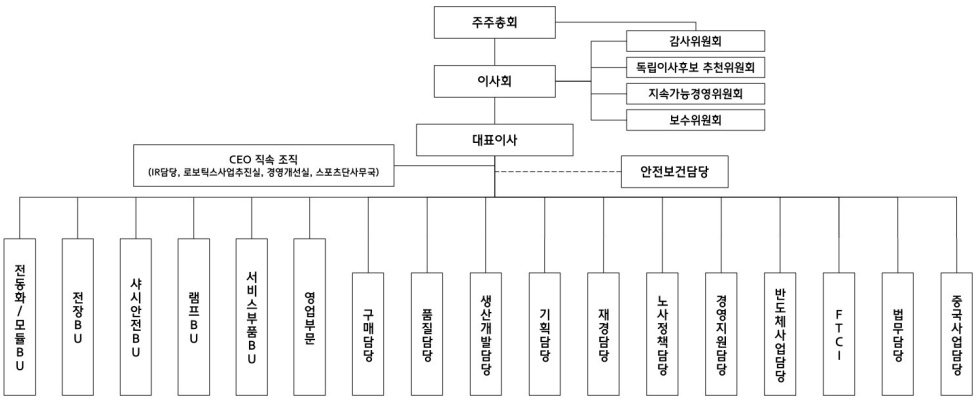
연결회사와 현대자동차는 2022년 9월 7일 이사회 결의에 의하여 사업 제휴 강화를 목적으로 (주)케이티와 자기주식을 교환하는 계약을 체결하였습니다. 2022년 9월 8일 연결회사가 매입한 (주)케이티의 주식 수는 8,094,466주이며, 이에 상응하는 당사의 자기주식 1,383,893주를 (주)케이티에 매도하였습니다. 향후, 연결회사와 현대자동차 및 (주)케이티는 사업협력위원회를 구성하여 1) 각 사의 핵심 역량을 활용한 기존 사업의 협력, 2) 신규 가치 창출을 위한 소프트웨어, 플랫폼 및 솔루션 등을 기반으로 한 신규사업, 3) 중장기 미래사업 대응을 위한 선행 공동연구 및 사업 개발, 4) ESG분야 공동 대응을 위한 협업을 진행할 예정입니다.

연결회사는 2022년 10월 5일 이사회 결의를 통해 생산전문 통합계열사인 유니투스(부품), 모트라스(모듈)를 설립을 결정하였습니다. 양사 모두 연결회사가 100%의 지분을 보유하고 있으며, 2022년 10월 출자 및 설립을 완료 하였습니다. 연결회사는 모듈 및 부품의 생산을 전문으로 수행하는 2개의 통합계열사를 통해 제품 개발 및 양산화에 주력할 것이며, 신사업/신기술에 집중함으로써 미래 모빌리티 패러다임에 대한 대응력을 확보해 나갈 것입니다.

연결회사와 현대자동차, 기아 3개사는 EV 배터리셀의 안정적인 공급을 바탕으로 북미 현지 전기차 시장 경쟁력 확보를 위하여 2023년 5월 LG에너지솔루션, 6월 SK온과 함께 북미 현지 합작법인(Joint Venture, JV) 설립 계약을 체결하였습니다. 합작법인은 북미 전기차용 배터리셀 생산 및 판매를 주된 사업 목적으로 하며, 인플레이션 감축법(Inflation Reduction Act, IRA)을 대응하기 위하여 배터리 부품 및 광물 조건을 충족할 예정입니다. LG에너지솔루션과 설립하는 JV의 현대자동차그룹과의 지분율은 각각 50%이며, 본 JV의 생산 공장은 2023년 11월 미국 조지아주 서배나 HMGMA 부지에 설립하였습니다. 한편, SK온과 설립하는 JV의 지분율은 SK온, 현대자동차그룹이 동일하게 50%이며, 본 JV의 생산 공장은 2023년 10월 조지아주 바토우 지역에 설립하였습니다. 상기 JV는 향후 북미권역에서 생산되는 전기차에 배터리셀을 공급할 예정입니다.

연결회사는 그룹 차원의 수소 사업 역량통합 및 당사의 핵심사업 역량 집중을 위하여 2024년 2월 16일 이사회 결의를 통해 국내 수소연료전지사업 일체를 현대자동차(주)에 양도하는 계약을 체결하였습니다. 양도 목적물은 국내 수소연료전지사업과 관련한 인력/자산/설비로, 양도가액은 2,175억원이며 2024년 5월 31일자로 사업 이관이 완료되었습니다.

(5) 조직도



2. 주주총회 목적사항별 기재사항

□ 회사의 분할 또는 분할합병

가. 분할 또는 분할합병의 목적 및 경위

(1) 분할회사는 그 영위하는 사업 중 자동차용 램프 사업부문{승용차용 헤드램프, 리어램프 및 외장 바디램프(관련 제품 및 부품을 포함함)의 설계, 개발, 시험, 제조, 마케팅, 판매 및 그 밖의 유통에 관한 사업을 의미하고, 분할회사의 국내 자회사 중 분할기일 현재 자동차용 램프의 제조와 관련된 일체의 사업을 영위하는 자회사의 지분을 포함하되, 현대자동차 및 기아와 관련된 A/S 사업(현대자동차 및 기아 차량용 A/S 부품의 공급, 유통 및 관리를 포함함)은 제외함. 명확히 하면, 현대자동차 및 기아 이외의 완성차 고객에 대한 A/S 사업과 현대자동차 및 기아 차량용 A/S 부품의 제조 사업은 이에 포함됨. 이하 "분할대상 사업부문"}을 단순·물적분할 방식으로 분할하여 분할신설회사를 설립하고, 분할존속회사는 분할대상 사업부문 이외의 사업을 계속 영위하면서 사업의 전문성을 제고하고 경쟁력을 강화한다.

(2) 분할존속회사 및 분할신설회사는 각 사업부문 별 사업 특성에 맞는 경영전략 수립과 운영을 통해, 전문화된 사업영역에 역량을 집중하여 대외 경쟁력을 더욱 확고히 하고 지속적인 성장을 도모하고자 한다.

(3) 분할회사는 상기와 같은 지배구조 개편 등을 통하여 궁극적으로 기업가치와 주주가치를 제고하고자 한다.

나. 분할 또는 분할합병 계획서 또는 계약서의 주요내용의 요지

1. 분할의 방법
(1) 상법 제530조의2 내지 제530조의12의 규정이 정하는 바에 따라 분할회사는 분할대상 사업부문을 분할하여 분할신설회사를 설립하고, 분할회사가 존속하면서 분할신설회사 발행주식의 100%를 보유하는 물적분할 방식으로 분할하며, 분할존속회사는 상장법인으로 존속

하고 분할신설회사는 비상장법인으로 한다.

【회사 분할 내용】

구분	상호	사업부문	비고
분할존속회사	현대모비스 주식회사	분할대상 사업부문을 제외한 사업부문	상장법인
분할신설회사	현대모비스 램프 주식회사 (가칭)	자동차용 램프 사업부문	비상장법인

주1) 분할신설회사의 상호는 분할계획서 승인을 위한 주주총회 또는 분할신설회사 창립총회에서 변경될 수 있음.
주2) 분할존속회사 및 분할신설회사가 영위하는 사업은 각 회사의 정관에서 정하는 바에 따름.

(2) 분할기일은 2027년 4월 1일 0시(예정)로 한다. 다만, 분할회사의 이사회 결의 또는 이사회의 위임을 받은 대표이사의 결정으로 분할기일을 변경할 수 있다.

(3) 분할회사는 상법 제530조의3 제1항 및 제2항의 규정에 의거 주주총회의 특별결의에 의해 분할하며, 동법 제530조의9 제2항의 규정에 의거 분할신설회사는 분할회사의 채무 중에서 본 분할계획서에 정한 바에 따라 분할대상 사업부문과 관련하여 분할신설회사로 이전되는 채무(이하 “이전대상 채무”라 함)에 대한 책임만을 부담하며, 분할신설회사로 이전되지 아니하는 채무(이하 “이전제외 채무”라 함)에 대해서는 연대하여 변제할 책임을 지지 아니한다. 또한 분할존속회사는 이전제외 채무에 대한 책임만을 부담하고, 이전대상 채무에 대하여는 연대하여 변제할 책임을 부담하지 아니한다. 분할회사는 이를 위하여 채권자보호절차를 진행하기로 한다.

(4) 본건 분할로 인하여 이전하는 재산은 본 분할계획서 제5조(분할신설회사에 관한 사항) 제(7)항(분할로 인하여 분할신설회사에 이전될 분할회사의 재산과 그 가액) 및 제(8)항(분할신설회사가 분할회사의 채무 중에서 분할계획서에 승계하기로 정한 채무만을 부담할 것을 정한 경우 그에 관한 사항)의 규정 내용에 따르되, 동 규정에 따르더라도 분할 대상 재산인지 여부가 명백하지 않은 경우 본 조 제(5)항 내지 제(10)항에서 정하는 바에 따라 이를 결정한다.

(5) 본 분할계획서에서 달리 정하지 않는 한, 본 조 제(6)항 내지 제(10)항을 전제로 분할회사에 속한 일체의 적극·소극재산과 공법상의 권리·의무를 포함한 기타의 권리·의무 및 재산적 가치가 있는 사실관계(인허가, 근로관계, 계약관계, 소송 등을 모두 포함함)는 (i) 분할신설회사가 본건 분할기일부터 바로 독립기업으로서(stand-alone basis) 본건 분할 전과 실질적으로 동일 또는 유사한 수준으로 분할대상 사업부문을 수행하기 위해 합리적으로 필요한 것이거나 (ii) 전속적으로 또는 주로 분할대상 사업부문에 관한 것이면 분할신설회사에게, 이에 해당하지 않는 것이면 분할존속회사에게 각각 귀속되는 것을 원칙으로 한다.

(6) 분할신설회사의 자산, 부채, 자본의 결정방법은 분할회사의 분할대상 사업부문에 관한 모든 자산, 계약, 권리, 책임 및 의무를 분할신설회사에, 분할대상 사업부문에 속하지 않는 것은 분할존속회사에 각각 배분하는 것을 원칙으로 하며, 분할존속회사 및 분할신설회사의 향후 운영 및 투자계획, 각 회사에 적용되는 관련 법령상의 요건 등을 종합적으로 고려하여, 분할존속회사와 분할신설회사의 자산, 부채, 자본금액을 결정한다.

(7) 분할회사의 사업과 관련하여 분할기일 이전의 행위 또는 사실로 인하여 분할기일 이후에 발생·확정되는 채무 또는 분할기일 이전에 이미 발생·확정되었으나 이를 인지하지 못하는 등의 여하한 사정에 의하여 본 분할계획서에 반영되지 못한 채무{단, 관련 사업부문을 불문하고 본건 분할기일 전의 법령 또는 계약 위반 또는 불이행과 관련된 분할회사의 채무 또는 책임과 공·사법상 우발채무(소송, 과징금, 과태료, 벌금, 조세추징금, 가산세, 가산금 등을 포함하나 이에 한하지 않음)는 어떠한 경우에도 이전제외 채무에 해당함}에 대하여는 그 원인이 되는 행위 또는 사실이 전속적으로 또는 주로 분할대상 사업부문에 관한 것(해당 부채, 채무, 책임의 성격과 발생사유가 분할대상 사업부문을 위하여, 또는 분할대상 사업부문의 필요에 따라, 또는 분할대상 사업부문의 수행을 목적으로 하거나, 또는 분할대상 사업부문의 수행 과정에서 발생하는 경우 및 이들 경우와 실질적으로 유사한 경우를 의미하며, 이하 같음)이면 분할신설회사에, 이에 해당되지 않는 것이면 분할존속회사에게 각각 귀속된다. 만약 어느 사업부문에 관한 것인가를 확정하기 어려운 경우에는 분할신설회사의 주식 매각을 위해 별도로 체결되는 주식매매계약에서 정한 바에 따른다. 또한, 본 항에 따른 채무의 귀속 규정과 달리 분할존속회사 또는 분할신설회사가 채무를 이행하게 되는 경우, 본 항에 따라 원래 채무를 부담하여야 할 회사가 상대 회사에게 위와 같이 부담한 채무 이행액 및 관련 비용을 지급하는 방식으로 상대 회사를 면책해야 한다.

(8) 분할회사의 사업과 관련하여 분할기일 이전의 행위 또는 사실로 인하여 분할기일 이후에 취득하는 채권, 기타 권리 또는 분할기일 이전에 이미 취득하였으나 이를 인지하지 못하는 등의 여하한 사정에 의하여 본 분할계획서에 반영되지 못한 채권, 기타 권리(공・사법상의 우발채권 기타 일체의 채권을 포함)의 귀속에 관하여도 제(7)항을 준용하여 처리한다. 또한, 본 항에 따른 공・사법상 권리의 귀속규정과 달리 분할존속회사 또는 분할신설회사에 해당 권리가 귀속되는 경우, 해당 권리를 보유하게 된 회사가 본 항에 따라 원래 해당 권리를 보유해야 할 상대 회사에게 자신이 보유한 권리를 이전해 주어야 한다.

(9) 본 조 제(3)항에 따른 연대책임의 배제나 기타 본 분할계획서상 채무의 배분 및 귀속 원칙에도 불구하고 어떤 이유로든 그에 반하여, 분할존속회사가 본 분할계획서에 따라 분할신설회사에게 승계된 채무를 변제하거나 분할존속회사의 기타 출재로 공동면책이 된 때에는 분할존속회사가 분할신설회사에 대하여 구상권을 행사할 수 있고, 분할신설회사가 본 분할계획서에 따라 분할존속회사에 귀속된 채무를 변제하거나 분할신설회사의 기타 출재로 공동면책이 된 때에는 분할신설회사는 분할존속회사에 대하여 구상권을 행사할 수 있다.

(10) 분할 전 권리와 의무 중 분할신설회사에 이전되어야 할 것임에도 불구하고 법률상 또는 성질상 분할에 의하여 이전이 금지되는 권리와 의무는 분할존속회사에 잔류하는 것으로 보고, 분할 완료 이후에라도 그러한 이전이 이루어질 수 있도록 최선의 노력을 다하여야 하며, 이 경우 분할존속회사와 분할신설회사 사이에서는 그러한 이전이 이루어진 것과 동일한 법률상, 경제적 효과가 발생할 수 있도록 필요한 모든 조치를 취한다. 또한, (i) 분할에 따른 이전과 관련하여 정부기관 등의 승인, 인허가, 신고수리 등을 받을 수 없는 경우, (ii) 분할회사를 당사자로 하는 계약이 분할대상 사업부문과 그 외의 사업부문에 모두 관련됨에도 해당 계약 중 분할대상 사업부문에 관한 부분과 그 외 사업부문에 관한 부분을 분리하는 것이 불가능한 경우, (iii) 관계 법령이나 절차상 분할신설회사가 이전대상인 계약 또는 법률관계의 당사자로서의 지위를 승계하는 것이 불가능한 경우에도 이와 같다.

3. 분할 일정

구 분	일 자

분할계획서 승인을 위한 이사회결의일	2026년 9월 30일
주요사항보고서 제출일	2026년 9월 30일
분할 주주총회를 위한 주주확정 기준일	2026년 10월 15일
주주총회 소집통지서 발송 및 소집공고일	2026년 10월 28일
분할 반대의사 접수기간	2026년 10월 28일 부터 2026년 11월 23일까지
분할계획서 승인을 위한 주주총회일(예정일)	2026년 11월 24일
주식매수청구권 행사기간	2026년 11월 24일 부터 2026년 12월 14일까지
채권자 이의제출기간	2026년 11월 25일 부터 2026년 12월 28일까지
분할기일	2027년 4월 1일
분할보고총회 및 창립총회일	2027년 4월 1일
분할등기일(예정일)	2027년 4월 1일

주1) '분할계획서 승인을 위한 주주총회일(예정일)'은 본 분할계획서 승인을 위한 임시주주총회 예정일이며, '분할 주주총회를 위한 주주확정 기준일'은 본 분할계획서 승인에 관한 임시주주총회에서 의결권을 행사하는 주주를 확정하기 위한 기준일임.
주2) 상기 일정은 관계법령, 분할회사의 사정, 관계기관과의 협의 등에 따라 변경될 수 있음.
주3) 상기 내용 중 분할보고총회 및 창립총회는 이사회의 결의·공고로 갈음할 수 있음.
주4) 분할대상 사업부문의 재무상태표 등 상법 제530조의7의 서류를 분할계획서 승인을 위한 주주총회일의 2주 전부터 분할회사의 본점에 비치할 예정임.
주5) 분할계획서 승인을 위한 주주총회 결의는 상법 제530조의3 제2항에 따라 출석한 주주의 의결권의 3분의 2 이상의 수와 발행주식총수의 3분의 1 이상의 수로써 하여야 하며, 해당 결의에 관하여는 상법 제530조의3 제3항에 따라 상법 제344조의3 제1항의 의결권이 배제되는 종류주식의 주주도 의결권이 있음.
주6) 분할회사는 본 분할계획서의 주요 내용이 변경되는 경우 변경사항에 대한 승인을 위한 별도의 이사회를 개최하거나 이사회의 위임을 받은 대표이사가 이를 결정할 수 있음.

4. 분할존속회사에 관한 사항
(1) 상호, 목적, 본점소재지, 공고방법

구 분	내 용
상호	국문명 : 현대모비스 주식회사
	영문명 : HYUNDAI MOBIS Co., Ltd.
목적	1. 자동차 부속품 제조 판매업 2. 시스템 통합사업 및 소프트웨어 관련 서비스업 3. 전자상거래 및 인터넷 관련 사업 4. 수출입업 5. 기술용역업 6. 부동산 임대업 7. 물품매도 확약서 발행업 8. 프로농구단 운영 9. 친환경, 에너지 관련 사업 10. 전기, 전자 관련사업 11. 항공 모빌리티 부품 제조 및 판매업 12. 로봇, 로봇 부품 제조 및 판매업 13. 기타 전 항에 관련된 부대사업 및 수익사업일체

본점소재지	서울특별시 강남구 테헤란로 203(역삼동)
공고방법	이 회사의 공고는 회사의 인터넷 홈페이지(www.mobis.com)에 게재한다. 다만, 전산장애 또는 그밖의 부득이한 사유로 회사의 인터넷 홈페이지에 공고할 수 없을 때에는 서울특별시에서 발행되는 한국경제신문에 게재한다.

주) 상호, 사업목적, 공고방법 등 본건 분할의 내용은 분할계획서의 동일성을 해치지 않는 범위 내에서 분할계획서 승인을 위한 주주총회에서 변경될 수 있음.

(2) 감소할 자본금과 준비금의 액
본건 분할은 단순・물적분할로서 분할존속회사의 자본금과 준비금은 감소하지 아니함.

(3) 자본감소의 방법
본건 분할은 단순・물적분할로서 분할존속회사의 자본금과 준비금은 감소하지 아니함.

(4) 분할로 인하여 이전할 재산과 그 가액
① 분할로 인한 이전대상재산은 본 분할계획서 제5조(분할신설회사에 관한 사항) 제(7)항의 규정 내용에 따른다.
② 분할 전후 요약 재무구조 (2025년 12월 31일 기준)

(단위 : 원)

과목	분할전	분할후	
		분할존속회사	분할신설회사
자산총계	**38,536,999,875,831**	**38,371,483,387,504**	**541,529,971,210**
유동자산	17,531,443,448,700	17,205,398,030,982	326,045,417,718
비유동자산	21,005,556,427,131	21,166,085,356,522	215,484,553,492
부채총계	**7,929,873,533,442**	**7,764,357,045,115**	**165,516,488,327**
유동부채	7,041,371,199,607	6,876,153,101,830	165,218,097,777
비유동부채	888,502,333,835	888,203,943,285	298,390,550
자본총계	**30,607,126,342,389**	**30,607,126,342,389**	**376,013,482,883**
자본금	491,096,605,000	491,096,605,000	3,760,130,000
자본잉여 금	1,379,178,269,090	1,379,178,269,090	372,253,352,883
자기주식	(355,257,979,811)	(355,257,979,811)	-
기타자본	(43,662,812,863)	(43,662,812,863)	-
이익잉여금	29,135,772,260,973	29,135,772,260,973	-

주1) 상기 재무상태표는 2025년 12월 31일 현재 분할회사의 재무상태표상 장부금액을 기초로 작성되었고 필요 시 분할주주총회 소집통지 전 별도의 이사회 결의를 거쳐 변경될 수 있으며, 실제 분할기일에 작성될 분할재무상태표와는 차이가 있을 수 있음.
주2) 분할회사는 분할계획서 작성일 현재 현대아이에이치엘㈜의 99.38%의 지분을 보유 중이나, 분할기일 전 소수지분을 매입하여 분할기일에 현대아이에이치엘㈜ 발행주식총수(지분율 100%)를 분할신설회사에 이전할 예정임.
주3) 분할회사의 종속회사 중 유니투스㈜, Hyundai Mobis Mexico, S. de R.L. de C.V. 및 Jiangsu MOBIS Automotive Parts Co., Ltd.는 분할기일 전까지 인적분할 절차(또는 각 현지 법령상 이에 준하는 절차)를 통하여 각 자동차용 램프사업을 영위하는 신설회사{유니투스 램프㈜(가칭), Hyundai Mobis Mexico Lamparas, S. de R.L. de C.V.(가칭), Jiangsu

Mobis Automotive Lamp Co., Ltd.(가칭)}를 설립할 예정임. 이 중 유니투스㈜의 인적분할로 설립되는 신설회사의 지분은 분할대상 사업부문에 속하여 분할신설회사로 이전될 예정임. 본 분할계획서 작성일 현재 위 종속회사의 인적분할이 완료되지 아니하였는바, 상기 요약재무구조상 [비유동자산] 금액은 분할회사가 보유 중인 각 종속회사 지분의 장부금액을 각 종속회사의 인적분할 비율 등에 따라 배분하여 산정한 잠정 금액이며, 구체적 금액 및 계정 분류는 분할기일을 기준으로 공인회계사의 검토를 거쳐 확정됨.
주4) 분할회사의 국외 자회사가 영위하는 자동차용 램프사업(각 현지 법령상 인적분할 등에 준하는 절차를 통해 설립되는 신설회사가 영위하는 부분을 포함)은 본건 분할의 대상에 포함되지 아니하며, 분할존속회사가 그 지분을 계속 보유하다가 본건 분할과 별도로 매수인 측에 매각할 예정임.

(5) 분할 후 발행주식의 총수
본건 분할은 단순・물적분할이기 때문에 분할회사의 분할 후 발행주식총수는 변동이 없음.

(6) 회사가 발행할 주식의 총수를 감소하는 경우에 그 감소할 주식의 총수, 종류 및 종류별 주식의 수
해당사항 없음.

(7) 정관변경을 가져오게 하는 그 밖의 사항
해당사항 없음.

5. 분할신설회사에 관한 사항
(1) 회사의 상호, 목적, 본점의 소재지 및 공고의 방법

구분	내용
상호	국문명 : 현대모비스 램프 주식회사 (가칭)
	영문명 : HYUNDAI MOBIS Lamp Co., Ltd.(Tentative Name)
목적	자동차용 램프 부품의 생산 및 공급
본점소재지	서울특별시
공고방법	이 회사의 공고는 서울특별시에서 발행되는 한국경제신문에 게재한다. 다만 폐간, 휴간, 기타 부득이한 사유로 한국경제신문에 게재할 수 없는 경우에는 서울특별시에서 발행되는 매일경제신문에 게재한다.

주1) 상호, 공고방법 등 본건 분할의 내용은 분할계획서의 동일성을 해치지 않는 범위 내에서 분할계획서 승인을 위한 주주총회 또는 분할신설회사의 창립총회에서 변경될 수 있음.
주2) 구체적인 본점소재지는 분할 등기 전 관련 법령에 의한 절차에 따라 확정될 예정임.

(2) 발행할 주식의 총수 및 액면주식·무액면주식의 구분

구분	내용
발행할 주식의 총수	10,000,000주
액면주식·무액면주식의 구분 (1주의 금액)	액면주식 (1주의 금액 5,000원)

(3) 분할 당시에 발행하는 주식의 총수, 종류 및 종류주식의 수, 액면주식·무액면주식의 구분

구분	내용
발행하는 주식의 총수	752,026주
주식의 종류 및 종류별 주식의 수	보통주식 752,026주
액면주식·무액면주식의 구분 (1주의 금액)	액면주식 (1주의 금액 5,000원)

주) 상기 발행주식 수 및 금액은 실제 분할기일에 이전될 최종 자산가액에 따라 변동될 수 있음.

(4) 분할회사 주주에 대한 분할신설회사의 주식의 배정에 관한 사항 및 배정에 따른 주식의 병합 또는 분할을 하는 경우에는 그에 관한 사항
본건 분할은 단순・물적분할로서 분할신설회사가 설립 시에 발행하는 주식의 총수를 분할회사에 100% 배정함.

(5) 분할회사의 주주 등에게 금전이나 그 밖의 재산을 제공하는 경우에는 그 내용 및 배정에 관한 사항
해당사항 없음.

(6) 자본금 및 준비금 총액

구분	내용
자본금	3,760,130,000원
준비금	372,253,352,883원

주) 상기금액은 분할기일에 변동될 수 있으며, 이전대상재산이 확정된 후 공인회계사의 검토를 받아 최종 확정할 예정임.

(7) 분할로 인하여 분할신설회사에 이전될 분할회사의 재산과 그 가액
① 분할회사는 본 분할계획서가 정하는 바에 따라 분할대상 사업부문에 속하는 일체의 적극・소극재산과 공법상의 권리・의무를 포함한 기타의 권리・의무와 재산적 가치 있는 사실관계(인허가, 근로관계, 계약관계, 소송 등을 모두 포함함)(이하 "이전대상재산"이라 함)를 분할신설회사에 이전하는 것을 원칙으로 한다. 다만, 분할대상 사업부문에 속하는 권리나 의무 중 법률상 또는 성질상 분할에 의하여 이전이 금지되는 것은 분할존속회사에 잔류하는 것으로 보고(분할에 의한 이전에 정부 기관 등의 승인・인가・신고수리 등이 필요함에도 이를 받을 수 없는 경우, 분할회사를 당사자로 하는 계약이 분할대상 사업부문과 그 외의 사업부문에 모두 관련됨에도 해당 계약 중 분할대상 사업부문에 관한 부분과 그 외 사업부문에 관한 부분을 분리하는 것이 불가능한 경우, 관계 법령이나 절차상 분할신설회사가 이전대상인 계약 또는 법률관계의 당사자로서의 지위를 승계하는 것이 불가능한 경우에도 동일함), 분할 완료 이후에라도 그러한 이전이 이루어질 수 있도록 최선의 노력을 다하여야 하며, 이 경우 분할존속회사와 분할신설회사 사이에서는 그러한 이전이 이루어진 것과 동일한 법률상, 경제적 효과가 발생할 수 있도록 필요한 모든 조치를 취한다.
② 분할로 인한 이전대상재산의 목록과 가액은 원칙적으로 분할회사의 2025년 12월 31일자 재무상태표 및 재산목록을 기초로 작성된 본 분할계획서의 【별첨 1】 분할재무상태표와 【별첨 2】 승계대상 재산 목록에 기재된 바에 의하되, 분할기일 전까지 분할대상 사업부문의 영업 또는 재무적 활동 등으로 인하여 분할대상 사업부문의 자산 및 부채에 변동이 발생하거

나, 승계대상 재산 목록에서 누락되거나 잘못 기재된 자산 또는 부채가 발견되거나 그 밖에 자산 및 부채의 가액이 변동된 경우에는 이를 정정 또는 추가하여 기재할 수 있다. 이에 따른 변경사항은 분할계획서의 【별첨 1】 분할재무상태표와 【별첨 2】 승계대상 재산 목록에서 가감하는 것으로 한다. 아울러 본건 분할 이후 분할신설회사에 귀속되는 재산의 경우, 【별첨 1】 분할재무상태표에 기재된 바에 의하되, 분할기일 전까지 분할대상 사업부문의 영업 또는 재무적 활동 등으로 인하여 초래되는 분할대상 사업부문의 자산 및 부채의 변동사항(분할신설회사 귀속대상인 사업 또는 자산의 매각에 따른 자산 형태의 변경 포함)을 분할재무상태표에서 가감한다.
③ 이전대상인 자산 및 부채의 세부항목별 최종가액은 공신력 있는 감정평가법인의 평가 또는 공인회계사의 검토를 받아 최종 확정한다.
④ 분할기일 이전에 국내외에서 분할회사가 보유하고 있는 특허, 실용신안, 상표 및 디자인(해당 특허, 실용신안, 상표 및 디자인에 대한 권리와 의무 포함) 등 일체의 지식재산권은 전속적으로 또는 주로 분할대상 사업부문에 속하는 것이면 분할신설회사에, 그 외의 것이면 분할존속회사에 각각 귀속된다. 이 중 분할신설회사에 귀속되는 지식재산권은 【별첨 3】 승계대상 지식재산권 목록에 각 기재되어 있다. 이 목록에 누락되거나 잘못 기재된 지식재산권이 발견된 경우에는 위 원칙에 따라 귀속을 정한다.
⑤ 분할 전 분할회사를 당사자로 하는 소송 중 분할신설회사에 귀속되는 소송은 【별첨 4】 승계대상 소송 목록에 기재하고, 분할회사가 보유하고 있는 부동산 중 분할신설회사에 귀속되는 부동산은 【별첨 5】 승계대상 부동산 목록에 기재하며, 분할 전 분할회사가 보유하고 있는 투자주식 중 분할신설회사에 귀속되는 투자주식은 【별첨 6】 승계대상 투자주식 목록에 기재한다. 위 목록에 누락되거나 잘못 기재된 소송, 부동산 또는 투자주식이 발견된 경우에는 전속적으로 또는 주로 분할대상 사업부문에 관한 것이면 분할신설회사에게, 그 이외의 것이면 분할존속회사에게 각각 귀속된다.
⑥ 분할기일 이전에 분할회사가 당사자인 인허가, 허가, 등록, 신고 등 일체의 인허가 사항은 전속적으로 또는 주로 분할대상 사업부문에 속하거나, 독립기업으로서(stand-alone basis) 분할대상 사업부문을 수행하기 위해 필요한 것이면 분할신설회사에, 그 외의 것이면 분할존속회사에 각각 귀속된다. 이 중 분할신설회사에 귀속되는 인허가 사항은 【별첨 7】 승계대상 인허가 목록에 각 기재되어 있다. 이 목록에 누락되거나 잘못 기재된 인허가 사항이 발견된 경우에는 위 원칙에 따라 귀속을 정한다.
⑦ 분할대상 사업부문으로 인하여 발생한 계약관계(이전대상재산과 관련하여 발생한 계약관계 포함)와 그에 따른 권리・의무를 담보하기 위하여 설정된 근저당권, 질권 등은 분할신설회사에 귀속된다. 다만, (i) 분할회사를 당사자로 하는 계약이 분할대상 사업부문과 그 이외의 사업부문에 모두 관련되는 경우로서 해당 계약 중 분할대상 사업부문과 그 이외의 사업부문에 관한 부분을 분리하는 것이 불가능한 경우 분할존속회사에 잔류하는 것으로 하고, (ii) 관계 법령이나 절차상 분할신설회사가 이전대상인 계약의 당사자로서의 지위를 승계하는 것이 불가능한 경우에는 분할존속회사가 해당 계약을 계속하여 이행하되, 그 결과에 따른 경제적인 효과가 분할신설회사에 귀속되도록 분할신설회사가 이와 실질적으로 동일한 내용의 신규 계약을 체결할 수 있도록 하거나 상호 간에 정산 등을 실시하고, 협의를 통하여 기타 필요한 사항을 진행하기로 한다.
⑧ 분할회사는 이전대상재산 중 분할회사의 다른 사업부문에 공통적으로 관련되거나 사용되는 자산의 경우, 분할대상 사업부문에 주로 사용되는 한도 내에서 이전대상재산으로 본다. 분할회사는 해당 자산 중 이전대상재산에 해당하는 부분을 분할신설회사에 이전하고, 나머지 부분을 분할존속회사가 다른 사업부문을 위해 계속 사용할 수 있도록 분할대상사업에 부정적 영향을 미치지 않는 방법으로 분리조치를 취하여야 한다(단, 해당 자산을 분리하는 과정에서 그 자산의 특성상 수반되는 일시적이고 부수적인 영향은 부정적 영향으로 보지 아니함). 이전대상재산 중 법률상 또는 제3자와의 계약상 등의 사유로 분할신설회사로 이전할 수

없는 자산이 있는 경우, 분할존속회사와 분할신설회사가 해당 자산의 사용 범위, 사용 기간, 비용 부담 및 기타 조건에 관하여 별도 서비스계약 또는 상호 합의를 통해 정한다(명확히 하면, 분할신설회사가 이전대상재산을 이전 받았더라도 부담하였을 소프트웨어 사용료 등의 비용은 분할신설회사가 부담함). 분할존속회사는 그 밖에 분할신설회사가 설립됨과 동시에 분할신설회사가 분할 이전에 분할대상 사업부문에서 사업을 수행하는 방식에 따라 사업을 수행할 수 있도록 관련 계약의 체결 등 필요한 협조를 제공한다.

(8) 분할신설회사가 분할회사의 채무 중에서 분할계획서에 승계하기로 정한 채무에 대한 책임만을 부담할 것을 정한 경우 그에 관한 사항
① 분할신설회사는 분할회사의 분할 전 채무 중에서 이전대상 채무만을 부담하고, 이전제외 채무에 대하여는 연대하여 변제할 책임을 부담하지 아니한다.
② 또한 분할존속회사는 분할회사의 분할 전 채무 중에서 이전제외 채무만을 부담하고, 이전대상 채무에 대하여는 연대하여 변제할 책임을 부담하지 아니한다.
③ 이전대상 채무는, (i) 전속적으로 또는 주로 분할대상 사업부문과 관련하여 발생한 부채, 채무, 책임(단, 분할대상 사업부문과의 관련성 여부는 해당 부채, 채무, 책임의 성격과 발생사유가 분할대상 사업부문을 위하여, 또는 분할대상 사업부문의 필요에 따라, 또는 분할대상 사업부문의 수행을 목적으로 하거나, 또는 분할대상 사업부문의 수행 과정에서 발생하는 경우 및 이들 경우와 실질적으로 유사한 경우를 의미함), (ii) 이전대상인 자산, 계약, 인허가, 인력으로부터 발생하는 일체의 부채, 채무, 책임으로서, 본 분할계획서에 기재된 부채로 한다. 명확히 하면, 이전대상 인력으로부터 발생하는 부채, 책임은, 본건 분할기일 이전의 기간에 대한 이전대상 인력의 고용 및 복리후생과 관련된 부채 중에서, 일정한 간격에 따라 정기적으로 지급되는 임금 및 지급주기와 관계없이 지급되는 복리후생으로서 그 지급일이 본건 분할기일 후에 도래하는 임금부채 및 복리후생부채와 본건 분할기일 이전의 기간을 통산하는 이전대상 인력에 대한 퇴직급여 채무(명확히 하면, 퇴직급여 채무란 퇴직급여충당부채를 포함하는 의미이며, 어느 이전대상인 인력이 본건 분할기일 이전의 기간에 대한 퇴직급여를 미리 정산받은 경우 해당 인력에 대한 퇴직급여 채무는 이전대상 채무에서 제외함)만이 이전대상 채무에 해당하고, 나머지는 모두 이전제외 채무에 해당한다.
④ 한편, 이전제외 채무는 (i) 분할대상 사업부문과 관련 없는 일체의 부채, 채무, 책임(분할대상 사업부문과 관련이 있는 부채, 채무, 책임이더라도 본건 분할기일 전의 위반 또는 불이행과 관련된 분할회사의 채무 또는 책임과 공·사법상 우발채무 및 해당 부채, 채무, 책임의 성격과 발생사유가 분할대상 사업부문을 위하여, 또는 분할대상 사업부문의 필요에 따라, 또는 분할대상 사업부문의 수행을 목적으로 하거나, 또는 분할대상 사업부문의 수행 과정에서 발생하는 경우 및 이들 경우와 실질적으로 유사한 경우가 아닌 경우의 부채, 채무, 책임을 포함함), (ii) 분할회사의 조세 관련 채무, (iii) 본건 분할기일 이전에 지급기한 또는 이행기간이 도래하는 채무, (iv) 법률상 승계가 불가능한 부채, (v) 사채 또는 차입금 관련 부채(단, 이전대상 계약에 따른 부채는 본 (v)에 해당하지 않고 이전대상 채무에 해당함), (vi) 본건 분할기일 이전의 기간에 대한 이전대상인 인력의 고용과 관련하여 발생하는 일체의 부채(위 ③항에 따라 이전대상 채무에 해당하는 항목은 제외), (vii) 본건 분할, 분할신설회사로의 전적 또는 그에 따른 복리후생 등 변경과 관련하여 분할회사가 자신의 단독 부담으로 이전대상인 인력에게 지급하기로 한 금원 관련 부채, 채무, 책임으로 하며, 이전제외 채무는 분할신설회사가 승계하지 아니하며 분할존속회사에 잔존한다.

(9) 분할을 할 날
분할기일은 2027년 4월 1일 0시로 한다. 다만, 분할회사의 이사회 결의 또는 이사회의 위임을 받은 대표이사 결정으로 분할기일을 변경할 수 있다.

(10) 분할신설회사의 이사와 감사 및 최초 사업연도 보수한도 등에 관한 사항
① 분할신설회사의 이사 및 감사의 성명, 주민등록번호 및 약력

직 명	성 명	주민등록번호	약력
대표이사/ 사내이사	박정훈	671126-*******	21.07 ~ 현재 : 램프BU(전무) 20.05 ~ 21.06 : 램프연구소장(상무) 18.01 ~ 20.04 : 램프설계실장(상무) 15.07 ~ 17.12 : 램프의장설계팀장(책임)
사내이사	이혁민	760110-*******	21.07 ~ 현재 : 램프연구실장(상무) 15.02 ~ 21.06 : 램프선행설계팀장(책임)
사내이사	고희송	720429-*******	24.07 ~ 현재 : 램프사업관리실장(책임) 24.01 ~ 24.06 : 안전부품개발실장(책임) 23.01 ~ 23.12 : 안전부품사업운영팀장(책임) 21.07 ~ 22.12 : 램프사업기획팀장(책임) 16.08 ~ 21.06 : MCQ/MJS 주재원(책임)
감사	박현기	780425-*******	26.01 ~ 현재 : 회계관리실장(상무) 22.01 ~ 25.12 : 투명경영지원팀장(책임) 18.01 ~ 21.12 : MAL 주재원(책임)

주1) 상기 이사 및 감사의 목록은 잠정안으로서 분할계획서 승인을 위한 주주총회의 소집 통지 또는 공고일 이전에 분할회사의 이사회 결의를 통해 변경될 수 있음.
주2) 상기 이사 및 감사의 임기는 분할신설회사의 정관에 따르되, 분할신설회사의 설립일(분할등기일)로부터 개시됨.
② 분할신설회사의 최초 사업연도 이사의 보수한도는 30억원, 감사의 보수한도는 10억원으로 한다. 개인별 보수지급액 및 지급방법은 분할신설회사의 이사회에서 정하며, 위 임원들에 대한 퇴직금 내역과 지급방법 등에 대해서는 추후 분할신설회사의 주주총회에서 정하도록 한다.

(11) 종업원 승계와 퇴직금
분할신설회사는 분할기일 현재 분할대상 사업에 관한 업무를 전속적으로 또는 주된 업무로 수행하는 종업원 중 【별첨 8】 승계대상 근로자 목록에 기재된 근로자의 고용 및 이와 관련된 일체의 권리・의무관계(근로계약상 지위, 취업규칙, 근속기간 및 그 밖의 근로조건을 포함한다)를 승계한다. 그 밖의 본 항에 관한 구체적인 사항은 분할회사의 이사회 또는 이사회의 위임을 받은 대표이사가 결정하여 처리한다.

(12) 분할신설회사의 정관에 기재할 그 밖의 사항
분할신설회사의 정관은 【별첨 9】와 같다. 분할신설회사의 정관 내용은 분할계획서 승인을 위한 주주총회 또는 분할신설회사의 창립총회에서 이를 수정할 수 있다.

(13) 분할신설회사의 설립 방법
분할신설회사를 설립함에 있어 다른 주주를 모집하지 않고 분할회사에서 분리되는 재산만으로 분할신설회사의 자본을 구성한다.

6. 기타
(1) 분할계획서의 수정 및 변경
① 본 분할계획서는 분할기일 전까지 분할대상 사업부문의 영업 또는 재무적 변동, 사업계획

등의 이행, 분할회사의 계획 및 사정, 관련 법령, 관계기관과의 협의, 회계기준의 변경 및 중대한 외부 영향 등으로 인하여 분할대상 사업부문의 자산 및 부채(또는 계약관계)에 변동이 발생하거나 또는 본건 승계대상 목록에서 누락되거나 잘못 기재된 자산 또는 부채(또는 계약관계)가 발견되거나 그 밖에 자산 또는 부채의 가액이 변동된 경우에는 주주총회 전에 이사회 또는 이사회의 위임을 받은 대표이사에 의해 일부 수정 또는 변경될 수 있고, 주주총회 승인과정에서 변경될 수 있다.
② 본 분할계획서에 대하여 본건 분할을 위한 임시주주총회에서 특별결의에 의한 승인을 득한 이후 분할등기일 전일까지 (i) 분할대상 사업부문의 영업 또는 재무적 활동 또는 계획의 이행, 관련 법령 및 회계기준의 변경 등으로 인하여 분할대상 사업부문의 자산 및 부채에 변동이 발생하거나 또는 승계대상 재산목록에서 누락되거나 잘못 기재된 자산 또는 부채가 발견된 경우, (ii) 그 수정 또는 변경이 합리적으로 필요한 경우로서 그 수정 또는 변경으로 인해 분할회사 또는 분할신설회사에게 불이익이 없는 경우, (iii) 그 동질성을 해하지 않는 범위 내의 수정 또는 변경의 경우, (iv) 본 분할계획서 자체에서 변경이 가능한 것으로 예정하고 있는 경우 등에는 본 분할계획서에 대한 주주총회의 추가 승인 없이도 이사회 결의 또는 이사회의 위임을 받은 대표이사에 의하여 아래 각 항목이 수정 또는 변경될 수 있으며, 동 수정 및 변경사항은 필요시 관련 법령에 따라 공고 또는 공시하기로 한다.
(가) 분할존속회사 및 분할신설회사의 상호, 본점 주소, 공고방법
(나) 분할일정
(다) 분할로 인하여 잔존 또는 이전할 재산과 그 가액 (분할존속회사에 잔존하거나 분할신설회사에 이전될 재산과 그 가액)
(라) 분할 전후의 재무구조
(마) 분할 당시 분할신설회사가 발행하는 주식의 총수
(바) 분할신설회사의 이사와 감사 및 최초 사업연도 보수 한도에 관한 사항
(사) 분할존속회사 및 분할신설회사의 정관
(아) 각 별첨 기재사항 (본건 승계대상 목록 포함)

(2) 본 분할계획서에서 정하지 아니한 사항으로서 본건 분할에 관하여 필요한 사항이 있을 경우, 분할계획서의 취지에 반하지 않는 범위 내에서 분할회사의 이사회의 결의에 따라 수정 내지 변경하거나 사안에 따라 이사회의 위임을 받은 대표이사가 결정하여 집행하도록 한다.

(3) 반대주주의 주식매수청구권
① 주식매수청구권의 내용
본건 분할은 상법 제530조의12에 따른 물적분할로서, 자본시장과 금융투자업에 관한 법률 (이하 "자본시장법") 제165조의5 및 동법 시행령 제176조의7 제1항 제2호에 따라 본건 분할에 관한 이사회 결의에 반대하는 주주(우선주의 주주를 포함함)는 아래의 요건과 절차에 따라 당사에 대하여 자기가 소유하고 있는 주식의 전부 또는 일부의 매수를 청구할 수 있다.
② 행사요건
- 주주확정기준일(2026년 10월 15일) 현재 당사 주주명부에 등재된 주주로서 주주총회 전까지 당사에 대하여 서면으로 본건 분할에 관한 이사회 결의에 반대하는 의사를 통지한 주주에 한하여 주식매수청구권을 행사할 수 있다.
- 자본시장법 제165조의5 제1항 및 동법 시행령 제176조의7 제2항에 따라, 주식매수청구권은 본건 분할에 관한 이사회 결의 사실이 공시되기 이전에 취득하였음을 증명하거나 이사회 결의 사실이 공시된 날의 다음 영업일까지 (i) 해당 주식에 관한 매매계약의 체결, (ii) 해당 주식의 소비대차계약의 해지 또는 (iii) 그 밖에 해당 주식의 취득에 관한 법률행위가 있었던 경우에 해당함을 증명한 주식으로서, 주식매수청구권 행사일까지 계속 보유한 주식에 한하여 인정된다. 위 기간 중 매각한 후 다시 취득한 주식에 대하여는 주식매수청구권이 인정되

지 않는다. (한편, 주식매수청구권을 행사한 뒤에는 당사의 승낙 없이 취소할 수 없음)
- 반대의사를 통지한 주주가 주주총회에서 본건 분할에 찬성한 경우에는 주식매수청구권을 행사할 수 없다.
③ 매수예정가격(협의를 위한 회사의 제시가격)
- 보통주 및 우선주 1주당 408,394원
- 주식매수청구권 행사에 따른 주식 매수예정가격은 자본시장법 시행령 제176조의7 제3항 제1호에서 정한 아래 각 목의 방법에 따라 산정된 보통주 가격의 산술평균가격(원 단위 미만 절상)으로 하며, 보통주와 우선주의 주식 매수예정가격은 동일하다.
(가) 이사회 결의일 전일부터 과거 2개월(같은 기간 중 배당락 또는 권리락으로 인하여 매매기준가격의 조정이 있는 경우로서 배당락 또는 권리락이 있은 날부터 이사회 결의일 전일까지의 기간이 7일 이상인 경우에는 그 기간)간 공표된 매일의 증권시장에서 거래된 최종시세가격을 실물거래에 의한 거래량을 가중치로 하여 가중산술평균한 가격
(나) 이사회 결의일 전일부터 과거 1개월(같은 기간 중 배당락 또는 권리락으로 인하여 매매기준가격의 조정이 있는 경우로서 배당락 또는 권리락이 있은 날부터 이사회 결의일 전일까지의 기간이 7일 이상인 경우에는 그 기간)간 공표된 매일의 증권시장에서 거래된 최종시세가격을 실물거래에 의한 거래량을 가중치로 하여 가중산술평균한 가격
(다) 이사회 결의일 전일부터 과거 1주일간 공표된 매일의 증권시장에서 거래된 최종시세가격을 실물거래에 의한 거래량을 가중치로 하여 가중산술평균한 가격
④ 행사절차 및 방법
- 반대의사 통지: 주주명부에 등재된 주주는 2026년 10월 28일부터 2026년 11월 23일 오후 5시까지(당사 도착분에 한함) 당사에 대하여 서면으로 반대의사를 통지하여야 한다. 다만, 주주총회 개회 전까지 당사에 도달한 반대의사 통지도 접수한다. 주권을 증권회사에 위탁하고 있는 주주(실질주주)는 반대의사통지 종료일의 3영업일 전일까지 해당 증권회사에 반대의사 표시를 신청하여야 한다(증권회사별 접수 마감일 및 시간이 상이할 수 있으므로 해당 증권회사에 확인할 필요가 있음).
- 매수청구: 반대의사를 통지한 주주는 주주총회 결의일부터 20일 이내(2026년 11월 24일부터 2026년 12월 14일 오후 5시까지, 당사 도착분에 한함)에 주식의 종류와 수를 기재한 서면으로 매수를 청구하여야 한다. 실질주주는 해당 증권회사를 통하여 청구하여야 한다(증권회사별 접수 마감일 및 시간이 상이할 수 있으므로 해당 증권회사에 확인할 필요가 있음).
- 제출서류:
·반대의사 통지 시: 이사회결의 반대의사 통지서 및 신분증 사본(법인은 사업자등록증 사본)
·매수청구 시: 주식매수청구서(인감 날인), 신분증 사본 및 인감증명서(법인은 사업자등록증 사본 및 법인인감증명서), 입금계좌 사본
- 제출장소: 당사 IR팀(우편 또는 방문: 서울특별시 강남구 테헤란로 203(역삼동) 현대모비스 주식회사 IR팀), 실질주주는 해당 증권회사
⑤ 매수대금의 지급
- 지급예정시기: 주식매수청구기간이 종료하는 날부터 1개월 이내
- 지급방법: 주주가 신고한 본인 명의 계좌로 이체(실질주주는 해당 증권회사 계좌로 입금)
⑥ 기타
- 자본시장법 제165조의5 제3항에 따라 주식의 매수가격은 주주와 당사 간의 협의로 결정하되, 협의가 이루어지지 아니하는 경우에는 위 매수예정가격으로 한다. 당사나 매수를 청구한 주주가 그 매수가격에 대하여도 반대하는 경우에는 법원에 매수가격의 결정을 청구할 수 있다.
- 본건 분할에 반대하여 주식매수청구권이 행사된 주식에 대한 주식매수가액의 합계액이 금 2,300억원(분할회사가 제시한 매수예정가액을 기준으로 산정함)을 초과하는 경우, 분할회사는 이사회 결의를 통하여 본건 분할의 진행을 중지하고 본건 분할 결정을 철회할 수 있다. 본

건 분할 결정을 철회하는 이사회 결의가 이루어질 경우, 주식매수청구권 행사에 관한 절차 역시 중단되며 분할회사는 주식매수청구권 행사에 따른 주식매수대금을 지급할 의무를 부담하지 않는다.
- 기타 자세한 사항은 당사가 2026년 9월 30일 제출하고 2026년 10월 28일 정정 공시한 '주요사항보고서(회사분할결정)'의 "10. 주식매수청구권에 관한 사항"을 참조

(4) 채권자보호절차
상법 제530조의9 제2항에 따라 분할신설회사는 분할 전의 분할회사 채무 중에서 분할신설회사로 이전되는 채무에 대한 책임만을 부담하고, 분할존속회사는 분할신설회사로 이전되지 아니하는 채무에 대한 책임만을 부담하므로 상법 제527조의5에 따른 채권자보호절차를 거치기로 한다.

(5) 회사 간에 인수・인계가 필요한 사항
본 분할계획서의 실행과 관련하여 분할존속회사와 분할신설회사 간에 인수・인계가 필요한 사항(문서, 데이터 등 분할대상 사업부문과 관련한 각종 자료 및 사실관계 포함)은 분할존속회사와 분할신설회사 간의 별도 합의에 따른다.

(6) 본건 분할에 관하여 본 분할계획서에 정하지 않은 절차 등 제반 사항은 대표이사가 결정하여 집행하도록 한다.

(7) 개인정보의 이전
분할신설회사는 분할기일 현재 분할대상 사업부문과 관련한 개인정보 보호법 등 개인정보관련 법령상 모든 개인정보를 이전 받고, 분할회사는 본건 분할로 인한 개인정보의 이전에 관한 통지 등 관련 법령의 기한 내에 요구되는 절차를 취한다.

다. 분할의 경우 분할되는 회사의 최근 사업연도의 대차대조표(재무상태표) 및 손익계산서(포괄손익계산서), 분할합병의 경우 분할되는 회사와 합병회사의 최근 사업연도의 대차대조표(재무상태표) 및 손익계산서(포괄손익계산서)

【현대모비스(주)】
<재 무 상 태 표>

제 49 기 2025. 12. 31 현재
제 48 기 2024. 12. 31 현재

(단위 : 백만원)

과 목	제 49 기	제 48 기
자산		
Ⅰ.유동자산	17,531,443	16,910,205
현금및현금성자산	900,210	985,305
기타금융자산	5,069,787	4,500,669
매출채권및기타채권	8,164,138	8,202,117
재고자산	3,018,573	2,985,617
기타유동자산	368,880	236,497

매각예정비유동자산	9,855	-
Ⅱ. 비유동자산	21,005,557	20,614,008
유형자산	7,163,530	7,213,217
무형자산	1,098,407	1,016,031
투자부동산	27,117	27,590
사용권자산	103,844	103,291
종속기업,관계기업및공동기업투자주식	11,125,851	10,710,372
비유동금융자산	1,072,324	988,138
기타비유동자산	414,484	555,369
자산총계	38,537,000	37,524,213
부채		
Ⅰ. 유동부채	7,041,371	6,923,276
매입채무및기타채무	5,098,577	4,990,240
유동성장기부채및단기차입금	144,168	4,325
유동성리스부채	60,813	48,843
당기법인세부채	254,373	422,853
유동성판매보증충당부채	930,555	1,077,885
기타유동부채	552,885	379,130
Ⅱ. 비유동부채	888,503	1,240,784
사채	59,939	199,795
비유동성리스부채	44,723	53,423
장기성판매보증충당부채	303,535	301,784
이연법인세부채	156,958	251,900
기타비유동부채	323,348	433,882
부채총계	7,929,874	8,164,060
자본		
Ⅰ. 자본금	491,096	491,096
Ⅱ. 자본잉여금	1,379,178	1,367,614
Ⅲ. 자기주식	(355,258)	(571,878)
Ⅳ. 기타자본	(43,663)	(96,855)
Ⅴ. 이익잉여금	29,135,773	28,170,176
자본총계	30,607,126	29,360,153
부채및자본총계	38,537,000	37,524,213

<포 괄 손 익 계 산 서>

제 49 기 (2025. 1. 1 부터 2025. 12. 31 까지)

제 48 기 (2024. 1. 1 부터 2024. 12. 31 까지)

(단위 : 백만원)

과 목	제 49 기	제 48 기
Ⅰ. 매출액	36,256,823	36,604,026
Ⅱ. 매출원가	(30,822,944)	(31,384,907)
Ⅲ. 매출총이익	5,433,879	5,219,119
판매비와관리비	(3,696,920)	(3,416,266)
Ⅳ. 영업이익	1,736,959	1,802,853
기타수익	375,267	383,229
기타비용	(250,361)	(260,004)
금융수익	989,065	1,427,784
금융비용	(138,129)	(226,261)
종속기업,관계기업및공동기업투자주식관련손익	(130,435)	1,688
Ⅴ. 법인세비용차감전순이익	2,582,366	3,129,289
법인세비용	(469,925)	(535,068)
Ⅵ. 당기순이익	2,112,441	2,594,221
Ⅶ. 기타포괄손익	64,101	8,980
후속적으로 당기손익으로 재분류되지 않는 항목	64,101	8,980
1. 확정급여제도의 재측정요소	10,885	(58,276)
2. 기타포괄손익-공정가치 측정 금융자산 평가이익	53,216	67,256
Ⅷ. 총포괄이익	2,176,542	2,603,201
Ⅸ. 주당이익 :		
기본주당이익	23,611원	28,745원

※ 기타 참고사항
상기 기재사항에 대한【별첨1】내지【별첨9】및 본 건 분할에 관련된 자세한 사항은 당사가 2026년 9월 30일 금융감독원 전자공시시스템(DART - https://dart.fss.or.kr)에 제출하고 2026년 10월 28일 정정 공시한 '주요사항보고서(회사분할결정)' 을 참조하시기 바랍니다.

IV. 사업보고서 및 감사보고서 첨부

가. 제출 개요

제출(예정)일	사업보고서 등 통지 등 방식
2026년 03월 09일	1주전 회사 홈페이지 게재

※ 상기 사항은 임시주주총회일을 기준으로 가장 최근에 공시한 사업보고서를 기준으로 작성하였음

나. 사업보고서 및 감사보고서 첨부

당사의 사업보고서 및 감사보고서는 2026년 3월 9일 금융감독원 공시홈페이지(http://dart.fss.or.kr)와 당사 홈페이지(www.mobis.com ▷ 투자정보 ▷ 전자공고&공시 ▷ 전자공고)에 게재하였으니 참조하시기 바랍니다.

※ 참고사항

▶ 전자투표에 관한 사항
당사는 제43기 주주총회부터 상법 제368조의4에 따른 전자투표제도를 도입하고 있으며, 이 제도의 관리업무를 한국예탁결제원에 위탁하였습니다. 주주님들께서는 아래에서 정한 방법에 따라 주주총회에 참석하지 아니하고 전자투표방식으로 의결권을 행사하실 수 있습니다.

○ 전자투표 시스템
- 인터넷 주소 : https://evote.ksd.or.kr
- 모바일 주소 : https://evote.ksd.or.kr/m

○ 전자투표 행사 기간 : 2026년 11월 14일 오전 9시 ~ 2026년 11월 23일 오후 5시
(2026년 11월 14일 오전 9시부터 기간 중 24시간 이용 가능. 단, 마지막 날은 오후 5시까지만 가능)
○ 인증서를 이용하여 시스템에서 주주 본인 확인 후 의안별 전자투표 행사
- 주주확인용 인증서의 종류
: 공동인증서 및 민간인증서(K-VOTE에서 사용가능한 인증서 한정)
○ 수정동의안 처리: 주주총회에서 상정된 의안에 관하여 수정동의가 제출되는 경우, 전자투표는 기권으로 처리됨