

미국-EU 무역협정 협상의 주요 쟁점 분석

오태현 세계지역연구센터 선진경제실 미주유럽팀 전문연구원 (asroc101@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1159)

임지운 세계지역연구센터 선진경제실 미주유럽팀 전문연구원 (jwrim@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1273)



차 례

1. 서론
2. 무역협정 협상 재개를 둘러싼 주요 쟁점
3. 평가 및 전망

주요 내용

- ▶ 2018년 6월 미국-EU의 새로운 통상협상 추진 발표 이후 지지부진했던 양측간 무역협정 논의가 2019년 4월 15일 EU 집행위원회(이하 EU 집행위)의 미국과 무역협정 협상 재개 발표에 따라 새로운 국면에 돌입함.
- ▶ 미국과 EU의 무역협정 협상 재개 선언에도 불구하고 △자동차 관세부과 계획 △상충하는 협상의제(농산물) △항공기 보조금 분쟁에 따른 보복관세 부과 계획 등으로 인해 협상 난항이 예상됨.
 - [자동차] EU와의 자동차 교역에서 만성적인 무역적자를 기록하고 있는 미국은 미국산 자동차에 대한 EU의 높은 관세율이 미국 내 자동차 산업에 피해를 초래하고 있다고 비판함. 특히 미국은 만성적 적자 원인으로 EU의 높은 자동차 관세율을 지적하고 있는데, EU의 대(對)미 관세율은 10%인 데 반해 미국의 對EU 관세율은 2.5%로 큰 차이를 보이고 있음.
 - [농산물] 미국 내 관련 협회, 로비스트 및 의회는 미-EU 무역협정 협상 시 EU 농산물 시장에 대한 포괄적인 접근을 확보해야 한다고 요청한 반면, EU는 농산물이 무역협정 협상의 대상이 아님을 명확히 함. 특히 미국은 EU의 유전자변형식품(GMO) 수입규제와 위생 및 식품위생 조치의 적용(SPS)에 대한 개선을 요구할 것으로 전망됨.
 - [항공기] WTO 이행준수 상소기구 보고서는 미국과 EU 양측이 항공기 보조금으로 인해 자국의 항공기 산업이 피해를 입었다는 주장을 각각 일부 인정함. 이에 미국과 EU는 각각 110억 달러와 200억 유로 규모의 보복관세 부과 예비리스트를 작성하고 이를 발표함.
- ▶ 미국이 EU 자동차에 대한 관세부과 또는 항공기 보조금 분쟁 관련 보복관세 부과를 결정할 경우 EU도 즉각적으로 주요 품목에 대해 보복관세를 부과할 것으로 전망되며, 이때 미국의 주요 수출품 또는 미국 내 트럼프 지지자들이 집중되어 있는 지역에서 생산되는 제품을 대상으로 할 가능성이 높음.
- ▶ 미·중 무역전쟁 심화 및 EU와 미국의 주요 정치 일정을 고려할 때, 미국-EU 무역협정 협상 재개는 다소 지연될 가능성이 높으며, 특히 농산물 시장 개방의 협상 의제 포함 여부가 협상 개시를 결정하는 요인으로 작용할 것임.
 - [EU 측 요인] 유럽의회 및 EU 집행위원 선출, 독일-프랑스의 이해관계 및 브렉시트 등 EU 역내 다양한 정치적 변수로 인해 EU 집행위가 협상력을 발휘하는 데 어려움을 겪을 수 있음.
 - [미국 측 요인] 중국과의 통상분쟁이 장기화될 가능성이 높은 가운데, EU와도 통상분쟁이 심화될 경우 미국 국민들의 경제적 부담이 가중될 수 있음.
 - [농산물 시장 개방] 미국과 EU 간 무역협상 재개에 가장 중요한 선결조건으로 제시되고 있는 농산물 시장과 관련해 양측이 첨예하게 대립하고 있는 만큼 협상재개 자체가 장기간 연기될 가능성이 높은 것으로 판단됨.

1. 서론

■ 2018년 6월 미국과 EU가 새로운 통상협상을 추진하겠다고 발표한 이후 지지부진했던 양측간 무역협정 논의가 2019년 4월 15일 EU 집행위원회(이하 EU 집행위)의 미국과의 무역협정 협상 재개 발표에 따라 새로운 국면에 돌입함.¹⁾

- 2018년 초 미국의 철강 및 알루미늄에 대한 관세부과 이후 악화된 통상갈등을 개선하기 위해 미국과 EU는 2018년 7월 25일 새로운 통상 협상을 개시하는 데 합의함.²⁾
 - 양측은 제로 관세, 제로 비관세 장벽 및 자동차 외 상품에 대한 제로 보조금을 강조하는 ‘제로-제로-제로’ 합의를 도출하기 위해 노력할 것이라고 발표하였으며, 특히 미-EU 간 서비스, 화학, 제약, 의료산업, 대두(soybeans) 무역의 장벽을 낮출 것이라고 강조함.
 - 미국과 EU는 통상이슈를 논의하기 위해 2018년 말 미국 무역대표부(USTR)의 로버트 라이트하이저 대표와 EU 세실리아 말스트롬 통상집행위원을 공동대표로 하는 실무그룹(EWG: Executive Working Group)을 구성함.
- EU 집행위가 위임받은 협상 권한의 범위는 △농산물을 제외한 산업 상품의 관세 삭감 △적합성 평가 부문 논의 후 비관세 무역장벽 철폐 △양측 기업 모두에 더 수월한 기술규정 요건 도입임.
- 반면 트럼프 행정부는 2019년 1월 특히 농업부문에서의 EU 시장 개방 및 장벽완화를 강조함.

■ 미국과 EU의 무역협정 협상 재개 선언에도 불구하고 상충하는 협상 의제 및 자동차 관세부과 계획으로 인해 협상 난항이 예상된다.

- 미국은 EU가 보조금 지원을 통해 역내 농산물 시장을 보호하고 있다고 지적하고, 이번 협상을 통해 유럽 농산물 시장 개방 및 규제 완화를 기대하고 있음.
- 2019년 5월 17일 무역확장법 232조에 근거하여 수입 자동차에 20~25% 고율관세 부과를 검토 중이던 미국은 최종 관세부과 결정을 6개월 연장하기로 결정함.³⁾
 - 미국 트럼프 대통령은 미국산 자동차의 EU 및 일본 시장에 대한 접근성이 제약되어 있다고 비판하면서 무역확장법 232조를 근거로 수입 자동차에 대한 고관세 부과 압박을 가하고 있음.
 - 한편 자동차 고관세 부과 유예 결정은 미국이 중국과의 무역협상에 좀더 집중하기 위한 전략적인 선택으로 해석

■ 무역협정 협상과 별개로 미국과 EU 간 항공기 보조금 분쟁으로 양측이 보복관세 부과를 검토하고 있는 점도 무역협정 협상 진행을 어렵게 하는 장애요인으로 작용

1) 미국과 EU는 2013년 7월부터 2016년 10월까지 범대서양 무역투자동반자협정(TTIP: Transatlantic Trade and Investment Partnership) 타결을 위해 협상 노력을 기울였으나, 오바마 정부 동안에 TTIP 내용 중 농산물, 공공조달 및 서비스 관련 부문에서 합의를 이루지 못하였고, 2017년부터 트럼프 정부에 있어 TTIP은 더 이상 관심 협정이 아니었음. 따라서 향후 트럼프 정부 동안 미국-EU간 무역협정은 TTIP과는 다른 협상 목표를 두고 있음.

2) European Commission(2018), “Joint EU-US Statement following President Juncker’s Visit to the White House.”

3) 2019년 2월 17일 미국 상무부가 백악관에 제출한 보고서에 따르면, 90일이 되는 5월 18일이 관세부과 결정 시한임.

- 미국 USTR은 2019년 4월 8일 EU의 Airbus(‘에어버스’)사에 대한 보조금으로 인해 미국 내 산업 피해가 발생했다고 비판하고, 이에 해당되는 상응조치로써 110억 달러 규모의 보복관세 부과 절차를 개시하겠다고 발표함.
- 이에 EU 집행위도 미국의 Boeing(‘보잉’)사에 대한 보조금이 EU 항공 산업에 피해를 초래했다고 발표하면서 4월 17일 200억 유로 규모의 미국산 제품에 대한 관세 부과 예비 품목 리스트를 발표함.

■ 본고는 미국과 EU의 무역협상 재개를 앞두고 양국간 주요 현안을 분석하고 협상 전망을 다루고자 함.

글상자. 미국의 對EU 교역 추이

- [교역] 미국과 EU는 쌍방간에 최대 수출 대상국으로, 2018년 기준 미국의 대EU 상품 및 서비스 수출액은 5,750억 달러, 수입은 6,840억 달러를 기록하여 무역수지 적자를 기록
 - [상품교역] 미국의 대EU 수출은 3,186억 달러, 수입은 4,879억 달러로 1,693억 달러의 상품수지 적자를 기록
 - [서비스교역] 미국의 대EU 수출은 2,560억 달러, 수입은 1,960억 달러로 600억 달러의 서비스수지 흑자를 기록
- 미국의 상품 수출에서 EU가 차지하는 비중은 19.1%이며, 주요 EU 내 수출 대상국은 영국(662억 달러), 독일(577억 달러), 네덜란드(494억 달러), 프랑스(363억 달러), 벨기에(314억 달러)순임.
 - 품목별 對EU 수출은 기계 및 항공기가 465억 달러로 최대 수출품이며, 다음으로 기계(342억 달러), 천연석유(285억 달러)순임.
- 미국의 상품 수입에서 EU가 차지하는 비중은 19.2%이며, EU 내 주요 수입 대상국은 독일(1,259억 달러), 영국(608억 달러), 이탈리아(547억 달러), 프랑스(525억 달러), 네덜란드(246억 달러) 순임.
 - 품목별 對EU 수입은 기계(802억 달러), 의약품(719억 달러), 자동차 및 운송수단(564억 달러)순임.

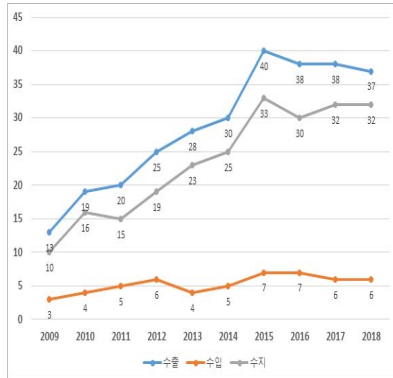
자료: USTR DB(검색일: 2019. 5. 24).

2. 무역협정 협상 재개를 둘러싼 주요 쟁점

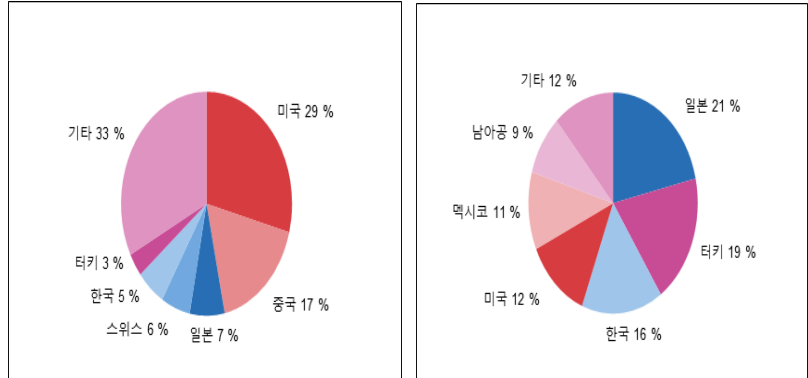
가. 자동차

- EU와의 자동차 교역에서 만성적인 무역적자를 기록하고 있는 미국은 EU의 미국산 자동차에 대한 높은 관세율이 미국 내 자동차 산업에 피해를 초래하고 있다고 비판함.
- 미국-EU 간 상품교역에서 8%의 비중(2018년 기준)을 차지하고 있는 자동차(관련 제품 포함)는 미국의 대표적인 對EU 만성적자 품목임.⁴⁾
 - EU 자동차의 최대 수출시장은 미국인 반면, 수입 측면에서 미국은 일본, 터키, 한국에 이어 4위에 불과함.

4) SITC 78번(781, 782, 783, 784, 785, 786)의 의미.

그림 1. EU의 對미국 자동차 수출
(단위: 십억 유로)

자료: Eurostat.

그림 2. EU의 자동차 수출(左) 및 수입(右) 대상국 비중
(단위: %)

자료: Eurostat.

자료: Eurostat.

- EU 회원국 중 독일은 2018년 미국과의 자동차 교역에서 128억 달러의 흑자를 기록하였으며, 이탈리아와 슬로바키아도 각각 43억 달러, 30억 달러의 흑자를 기록하고 있음.

표 1. EU 회원국별 對미국 승용차 수출입 현황(2018년도 기준)

(단위: 백만 달러)

구분	독일	영국	이탈리아	슬로바키아	스웨덴
대미 수출	18,654	9,662	4,604	2,964	1,966
대미 수입	5,845	1,607	291	5	99
무역수지	12,810	8,055	4,313	2,959	1,867

자료: US Department of Commerce, Bureau of Census.

- 만성적인 적자의 원인으로 미국은 EU의 높은 자동차 관세율을 지적하고 있는데, EU의 對미국 관세율은 10%인 데 반해 미국의 對EU 관세율은 2.5%로 큰 차이를 보이고 있음.

■ 2019년 2월 미국 상무부가 트럼프 대통령에 제출한 보고서의 구체적인 내용은 공개되지 않았으나, 자동차 수입이 미국 안보에 위협이 된다는 내용이 포함되었을 것으로 추정됨.⁵⁾

- 미국 상무부는 수입 자동차 및 부품에 관해 1962년 「무역확장법」 232조를 근거로 국가안보위협 여부를 조사함.
 - 주요 언론에 따르면, 미국이 수입 자동차 및 부품에 20~25%의 관세를 부과하거나 또는 자율주행차와 전기차 등 미래형 자동차 부품에 한정하여 관세를 부과하는 방안 등의 내용이 포함되었을 가능성이 높음.
- 유럽 자동차 제조업체들은 미국이 232조에 근거한 안보위협 판단이 잘못되었으며, 오히려 미국에서 유럽 3사가 생산하는 자동차의 54%가 해외로 수출되고 있다는 점을 들면서 미국의 무역수지 개선에 기여하고 있다고 강조함.⁶⁾

5) Reuters(2019), "U.S. agency submits auto tariff probe report to White House."

6) ACEA(2019), "EU-US Automobile Trade: Facts and Figures."

- EU 자동차 제조업체들이 미국에서 연간 300만 대를 생산하고 있으며, 이는 전체 미국 내 자동차 생산량의 27%에 이릅니다.
- 미국 내 South Carolina(BMW), Alabama(Daimler Group), Tennessee(Volkswagen)주 등에 위치한 유럽 자동차 제조업체 공장은 일자리 12만 개를 창출한 것으로 추산⁷⁾

■ EU는 미국과 자동차 관세 관련하여 협상의 여지가 있음을 강조하고 있으나, 만약 미국이 EU산 자동차에 계획대로 25%의 관세를 부과할 경우 EU도 미국산 제품에 대해 보복관세 부과로 대응할 것임을 분명히 함.

- 독일경제연구소 Ifo(2019)에 따르면 미국이 수입차에 25% 관세를 부과할 경우, EU가 미국으로 수출하는 자동차 한 대당 평균 6,500유로의 추가비용이 발생할 것으로 추산됨.⁸⁾
- EU 자동차 산업은 약 140억 유로의 피해를 입을 것으로 추산되는 가운데, 특히 對미국 수출에서 자동차 비중이 높은 독일에 피해의 절반가량이 집중될 것으로 예상
- Ifo(2019)는 대미 자동차 수출비중이 높은 독일의 경우 중장기적으로 50% 수출 급감 및 독일 자동차 산업 부가가치 70억 유로 하락을 전망함.

* 2017년 기준 미국 자동차 시장 제조업체별 점유율: 토요타(16.7%), 혼다(13.2%), 닛산(11.9%), GM(11.7%), 포드(9.8%), 현대(7.2%), VW(6.1%), 기아(6.0%), BMW(3.3%), Daimler(2.9%)순임.

- 미국의 EU 수입 자동차에 대한 고율 관세 부과는 미국의 자동차 산업과 경제에도 부정적인 영향이 미칠 것으로 전망되며, 이에 따라 미국 내에서도 트럼프 행정부의 자동차 관세 부과계획 철회 요청이 제기됨.
- 미국 자동차연구소(CAR, 2019)에 따르면, 캐나다·멕시코·한국을 제외한 수입 자동차에 25%의 관세를 부과하면 미국 내 1대당 자동차 가격이 2,750달러 증가하고, 미국 내 고용부분에 36만 명의 일자리 감소가 예상됨(표 2 참고).

표 2. 미국의 자동차 관세 25% 부과에 따른 미국 내 파급효과

	미국 내 자동차 대당 판매가격 변화 (달러)	미국 달러 수입 변화 (십억 달러)	미국 달러 고용 변화 (명)	미국 전체 고용 변화 (명)
캐나다, 멕시코, 한국 제외	+2,750	-43.47	-76,700	-360,500
EU에만 적용	+950	-15.93	-28,100	-119,600
영국에만 적용	+350	-6.08	-10,700	-71,200
일본에만 적용	+1,050	-17.75	-31,300	-134,300
캐나다, 멕시코, 한국, EU, 영국, 일본 제외	+800	-13.51	-23,900	-193,000

주: 해당 시나리오는 USMCA가 현재와 같은 내용을 담고 있고, 중국에 대한 슈퍼301조 관세부과가 유지되며, 「무역확장법」 232조의 캐나다 및 멕시코 면제를 가정함.

자료: CAR(2019), "U.S. Consumer and Economic Impacts of U.S. Automotive Trade Policies."

- 전미자동차딜러협회(NADA: National Automobile Dealers Association)는 성명서를 통해 "자동차 교역에서의 불공정 관행을 개선하려는 행정부의 노력은 이해하지만 자동차와 부품에 대해 고율 관세를 부과하는 것은 미국 내 생산비용 증가 및 일자리 감소, 소비자 선택 제한 등의 부정적인 영향을 초래할 수 있다"고 발표함.⁹⁾

7) Ibid.

8) Ifo institute(2019), "Effects of New US Auto Tariffs on German Exports, and on Industry Value Added around the World."

9) NADA(2019. 5. 17), NADA Reponds to White House Proclamation on Auto Tariffs.

- 미국의 자동차 산업연합인 AAM(Alliance of Automobile Manufacturers)의 제니퍼 토마스 부회장은 “자동차 산업계 어느 누구도 25% 관세에 찬성하지 않는다”고 언급함.¹⁰⁾

나. 농산물

■ 미국은 전세계 농산물 교역에서 지속적인 흑자를 기록하고 있으나, EU와의 농산물 교역에서는 만성적 적자 상태임.¹¹⁾

- 미국의 농산물 수출에서 EU의 비중은 9%로 캐나다(14%), 멕시코(13%), 중국(11%)에 이어 4번째인 반면, EU의 농산물 수출에서 미국의 비중은 16% 수준으로 EU의 최대 수출시장임.

그림 3. EU의 對미국 농산물 품목별 수출입 추이

(단위: 백만 유로)



주: Other Primary(동물, 유제품, 과일 등), Processed(와인, 과일주스, 로스트 커피 등), Food preparation(초콜릿, 파스타, 커피 추출물 등), Beverages(안, 맥주, 주류), Non-edible(면, 실크, 담배, 에탄올 등).

자료: Eurostat DB(검색일: 2019. 5. 25).

- EU와 미국 간 품목별 농산물 교역을 살펴보면, EU의 對미국 수출은 가공식품(32.7%), 음료(31.0%)순이며, 미국의 對EU 수출은 농산품(37.3%), 기타 농산품(26.7%)순임.
- EU의 對미국 수출에서 가장 높은 비중을 차지하고 있는 품목은 와인으로 전체의 18%를 차지하고 있으며, 다음으로 물과 소프트드링크(6.3%), 맥주(5.4%)순임.
- 미국의 對EU 수출에서 가장 높은 비중을 차지하고 있는 품목은 열대 과일로 전체의 18.9%를 차지하고 있으며, 다음으로 초콜릿 및 아이스크림(10.3%), 증류주(7.1%)순임.

■ 미국 내 관련 협회, 로비스트 및 의회는 미-EU 무역협정 협상 시 EU 농산물 시장에 대한 포괄적인 접근을 확보해야 한다고 요청한 반면, EU는 농산물은 무역협정 협상 대상이 아님을 명확히 함.

10) <https://www.autonews.com/automakers-suppliers/auto-industry-unites-oppose-trump-import-tariffs>(검색일: 2019. 6. 7).

11) 미국의 농산물 수출은 2018년 1,434억 달러로 전년대비 1% 증가한 반면 수입은 2016년 이후 빠르게 증가하면서, 농산물 부문의 흑자는 158억 달러로 2006년 이후 최저치를 기록함. 미국의 농산물 수출에 있어 아시아로의 수출이 감소하면서 전반적인 수출 증가세가 둔화되는 모습을 보였으며, 품목 중에서는 대두(soybeans)의 수출둔화가 두드러짐.

- 미국은 미국 농산물에 대한 EU의 관세인하·철폐가 자국의 EU 농산물 시장에 대한 접근을 개선할 수 있다고 판단함.
- USTR은 미국 농산물에 대한 EU의 비관세장벽 및 관세할당 등이 협상 대상이라고 언급함.¹²⁾
- 반면 프랑스를 비롯한 주요 EU 회원국들은 미국에 농산물 시장을 개방하는 것에 반대하고 있으며, 말스트롬 EU 통상집행위원도 미국과의 무역협정 협상에서 농산물은 협상 대상이 아님을 강조함.¹³⁾
- 마크롱 프랑스 대통령은 “유럽 농산물은 어떤 비용을 치루더라도 지켜야 할 중요한 자산이다. 어떤 무역협정도 유럽 기준을 충족시키지 못하는 농산물을 허용하지 않을 것이다”라고 강조함.¹⁴⁾
- EU는 농업이 차지하는 비중과 중요성을 고려하여 농가에 대한 직접지원, 시장지원정책, 농촌개발정책 등을 주요 내용으로 하는 EU 차원의 공동농업정책(CAP)을 시행하고 있으며, 무역협상에서 농산물시장 개방은 가장 어려운 협상 대상 중 하나임.¹⁵⁾
- EU는 2014~20년 기간 중 공동농업정책에 대한 EU 예산으로 4,080억 유로를 책정해 놓았으며, 이 예산은 유럽농업보증기금(EAGF)과 유럽농촌개발농업기금(EAFRD)에 각각 77%와 23%를 할당함.

■ 미국은 EU의 유전자변형식품(GMO) 수입규제와 위생 및 식품위생 조치의 적용(SPS)에 대한 개선을 요구할 것으로 전망됨.

- EU는 지침을 통해 GMO에 대한 실험 및 시장출시 행위를 규제하고 있음.¹⁶⁾
- EU 역내에서 GMO를 이용하기 전 승인이 요구되며, 승인 유효기간은 10년으로 갱신이 가능함.
- 또한 EU 회원국들은 자국 환경에 미치는 위험성 이외 다른 이유를 들어 GMO 재배를 금지할 수 있으며, EU 회원국의 약 70%(프랑스, 이탈리아, 덴마크, 그리스 등)에서 금지됨(그림 4 참고).
- 반면 미국은 EU의 GMO 및 SPS에 대한 규제가 완화되어야 한다고 강조하면서 △GMO에 대한 EU의 신속한 승인절차(그림 5 참고) △GMO 관련 무역장벽(라벨링, GMO 유통 금지, GMO 재배 금지 등) 철폐를 요구함.¹⁷⁾

12) USTR(2019), United States-European Union Negotiations - Summary of Specific Negotiating Objectives.

13) Foreign Policy(2019), “Trans-Atlantic Trade is headed toward Disaster.”

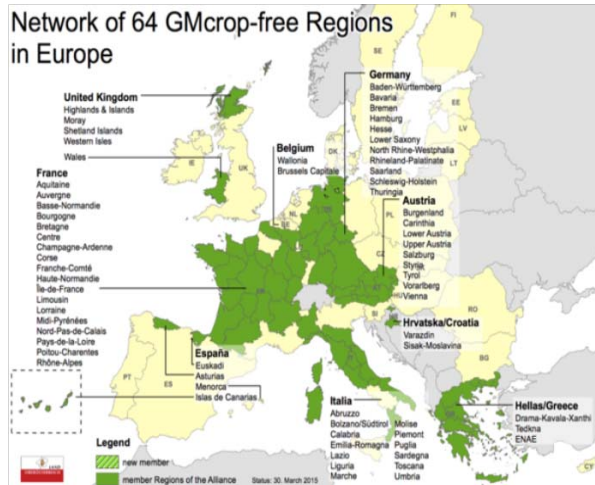
14) Wall Street Journal(2019. 3. 4), “U.S. Push on Food Trade Pressures EU.”

15) EU는 공동농업정책(CAP: Common Agricultural Policy)을 통해 △EU 농가 지원 및 생산성 개선 △안정적인 삶이 가능하게 하는 EU 농업 보호 △기후변화 대응 및 자연자원에 대한 지속가능한 관리 △농촌개발 등의 목표를 추진 중에 있는 만큼 무역협상에서 농산물 시장 개방은 어려운 협상의제 중 하나임.

16) Directive 2001/18/EC on the deliberate release into the environment of genetically modified organisms and repealing Council Directive 90/220/EC.

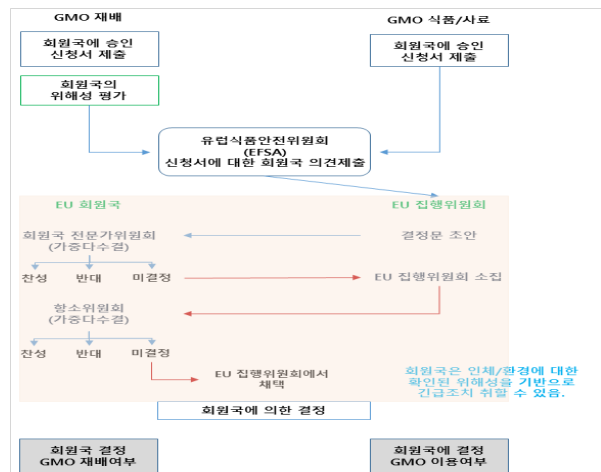
17) Friends of the Earth Europe(2014), GM food and the EU-US trade deal.

그림 4. EU 내 GMO 금지 국가 및 지역



주: 초록색으로 표시된 지역이 GMO 금지 국가 및 지역임.
자료: www.gmo-free-regions.org(검색일: 2019. 6. 3).

그림 5. EU GMO 승인 절차



자료: https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/plant/docs/gmo_auth_decision-making-process.pdf(검색일: 2019. 6. 3).

- 미국은 EU 규제에 의해 GMO 수출에 많은 제약이 있다고 판단하고 이와 관련된 사항을 WTO에 제소(일명 'EC-Biotech Products(GMOs) 분쟁')했으며, WTO 분쟁해결기구는 1996~2003년 기간 중 EU가 미국, 캐나다, 아르헨티나의 GMO 수입을 중단한 것이 WTO SPS 협정을 위반한 것으로 판결함.¹⁸⁾
- 'EC-Hormones 분쟁(1998년)'은 EU가 성장호르몬 처리된 육류의 판매 및 수입을 금지한 것과 관련하여 미국과 캐나다에서 WTO에 제소한 사건으로, WTO 분쟁해결기구는 EU가 WTO SPS 규정을 위반한 것으로 판결함.¹⁹⁾

■ 농산물의 협상 대상 여부를 두고 미국과 EU의 이해관계가 상충되고 있는 만큼 관련 이슈는 무역협정 협상 재개의 전제조건으로 작용할 가능성이 높으며, 미국이 농산물에 대한 공세를 강화할 경우 자칫 역내 농업부문을 보호하려는 EU와의 무역협상이 교착상태에 빠질 수 있음.

다. 항공기

- 미국-EU 간 항공기 보조금 분쟁은 상대측의 대표 항공기 제조사, 즉 미국의 보잉과 EU의 에어버스가 각 정부로부터 부적절하게 보조금을 받았다는 데서 양국이 WTO에 상대국을 제소하고 공방을 벌이고 있는 사안임.²⁰⁾
- 미국-EU 간 항공기 보조금 분쟁은 WTO 제소 전부터 이미 세계 항공기시장을 수십 년간 독점해온 '미국의 보잉 vs EU의 에어버스' 간 대결임.

18) WTO Dispute Settlement Commentary, EC-Biotech Products. DS291.

19) WTO Dispute Settlement Commentary, EC-Hormones. DS26.

20) 미국과 EU는 2004년부터 항공기 보조금 문제를 WTO에 제소한 바 있으며 현재까지 진행 중인 사건들의 공식명칭은 DS316(European Communities and Certain member States - Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft)과 DS353(United States - Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft - Second Complaint)임(WTO, 검색일: 2019. 4. 30).

표 3. 미국-EU 간 대형 민간항공기 보조금 관련 WTO 분쟁(DS316, DS353) 주요 경과

구분	미국 측 대응	EU 측 대응	비고(WTO 대응)
2005~06년	(2005.5.31.) EU 항공기 보조금 문제로 WTO 패널 설치 요청	(2005.6.27.) 미국 항공기 보조금 문제로 WTO 패널 설치 요청	(2005.7.20.) EU 항공기 보조금 문제 조사 패널 설치 (2006.11.22.) 미국 항공기 보조금 문제 조사 패널 설치
2010~12년	(2010.8.19.) EU 항공기 보조금 관련 상소 결정 통지 (2011.4.28.) 미국 항공기 보조금 관련 상소 결정 통지	(2010.7.21.) EU 항공기 보조금 관련 상소 결정 통지 (2011.4.1.) 미국 항공기 보조금 관련 상소 결정 통지	(2011.6.1.) EU 항공기 보조금 관련 상소기구 보고서 채택 (2012.3.23.) 미국 항공기 보조금 관련 상소기구 보고서 채택 (2012.4.17.) EU 항공기 보조금 관련 이행준수 패널 설치 (2012.10.30.) 미국 항공기 보조금 관련 이행 준수 패널 설치
2016~17년	(2016.11.10.) EU 항공기 보조금 관련 이행준수 상소 결정 통지 (2017.8.10.) 미국 항공기 보조금 관련 이행준수 상소 결정 통지	(2016.10.13.) EU 항공기 보조금 관련 이행준수 상소 결정 통지 (2017.6.29.) 미국 항공기 보조금 관련 이행준수 상소결정 통지	(2016.9.22.) EU 항공기 보조금 관련 이행준수 패널보고서 회람 (2017.6.9.) 미국 항공기 보조금 관련 이행준수 패널보고서 회람
2018~19년	(2019.4.8.) EU 항공기 보조금 문제를 이유로 대EU 301조 규제 조사 착수 의사 발표(110억 달러 규모의 EU산 제품에 대한 관세 부과 예비 품목 리스트 발표)	(2018.7.31.) EU 항공기 보조금 관련 이행준수 패널 설치 요청 (2019.4.17.) 미국 항공기 보조금 문제를 이유로 EU의 항공산업 피해 입장 발표(200억 유로 규모의 미국산 제품에 대한 관세 부과 예비 품목 리스트 발표)	(2018.5.28.) EU 항공기 보조금 관련 이행준수 상소기구 보고서 채택 (2018.9.28.) EU 항공기 보조금 관련 이행준수 패널 설치. 2019년 말까지 조사 진행 예정 (2019.4.11.) 미국 항공기 보조금 관련 이행준수 상소기구 보고서 채택

주: 2007~09년 동안은 각 보조금 문제의 패널 조사가 진행되었고, 2013~15년 동안은 각 보조금 문제의 이행준수 패널조사가 진행되었음.
자료: WTO(검색일: 2019. 4. 30)자료를 토대로 저자 정리.

- 양측이 제소한 대형 민간항공기 보조금 문제는 오랜 기간에 걸친 사안이며 그 내용 또한 매우 복잡하기 때문에 WTO 분쟁해결기구에서 충분한 검토와 절차를 거치는 데 상당한 시간이 걸렸고, 현재까지도 완결 되지 못함.
- 2018년 미국이 EU를 제소한 'EU 대형 민간항공기 보조금'(이하 'EU 항공기 보조금')의 이행준수 (Compliance) 상소기구 보고서가 WTO에서 채택되었으나, 이에 대해서 EU가 다시 패널 설치를 요청함에 따라 EU 항공기 보조금에 대한 조사는 최소한 2019년 말까지 진행될 예정

■ WTO 이행준수 상소기구 보고서는 미국과 EU 양측이 항공기 보조금으로 인해 자국의 항공기 산업이 피해를 입었다는 주장을 각각 일부 인정함.²¹⁾

- [EU의 항공기 보조금(DS316) 관련 이행준수 상소기구 판결] 에어버스의 A380과 A350에 대한 EU의 특정 보조금이 EU의 항공기 시장 진입제한과 경쟁력 강화를 가능하게 한 반면 미국의 대형 민간항공기 산업의 매출과 경쟁력 하락에 영향을 미쳤다고 판결하였음.
- [미국의 항공기 보조금(DS353) 관련 이행준수 상소기구 판결] 미국의 보잉은 세계 혜택이 있었기 때문에 EU의 대형 민간항공기 산업의 매출과 시장진입에 영향을 미쳤다고 판결하였음.²²⁾

표 4. 미국-EU 간 항공기 보조금 분쟁 관련 WTO 이행준수 상소기구 판결 주요 핵심 내용

구분	이슈	판결
EU 항공기 보조금(DS316) 관련 이행준수 상소기구 판결	A350XWB 개발을 위한 특정 보조금 여부	있었다고 판결
	금지보조금 여부	없었다고 판결
	보조금 철회 이행준수 여부	이행준수하지 않았다고 판결
	부정적인 효과 여부	부정적인 효과 있었다고 판결
미국 항공기 보조금(DS353) 관련 이행준수 상소기구 판결	공공조달 계약을 통한 보조금 지원 여부	법적으로 있었다고 판결 불가
	세계 혜택 여부	있었다고 판결
	부정적인 효과 여부	부정적인 효과 있었다고 판결

자료: WTO(검색일: 2019. 4. 30)자료를 토대로 저자 정리.

■ 미국이 WTO 상소기구 보고서를 바탕으로 110억 달러 규모의 보복관세 부과 예비리스트를 작성·발표한 데 대해 EU는 200억 유로 규모의 보복관세 부과 잠정 리스트를 발표하며 대응에 나서고 있음.

- 미국 행정부는 EU 항공기 보조금 문제를 이유로 지난 4월 8일 EU에 대해 1974년 「무역확장법」 301조 규제 조사 착수 의사를 밝히고 110억 달러 규모의 EU산 제품에 대한 관세 부과 예비 품목 리스트를 발표함.
 - Section 1: 항공기 및 관련 부품을 수출하는 4개국(프랑스, 독일, 스페인, 영국)에 특정하여 헬리콥터 및 부분품 등 9개 품목이 대상²³⁾
 - Section 2: EU 28개국을 대상으로 치즈, 와인, 의류 등 317개 품목을 대상으로 보복관세 리스트가 작성됨.
- EU 측에서는 미국 대형민간항공기 보조금(이하 '미국 항공기 보조금') 관련 이행준수 상소기구 보고서가 WTO에서 채택된 것을 근거로 지난 4월 17일 EU의 항공산업 피해 입장을 밝히고, 200억 유로 규모의 미국산 제품에 대한 관세 부과 예비 품목 리스트를 발표하고 회원국과 협의할 예정임.
 - 핸드백, 헬리콥터, 담배, 생선, 마른 과일 등이 포함되어 있음.
- 양측이 예비적으로 관세 규모를 밝혔으나 이는 WTO 중재자(Arbitrator)가 상계관세(Countermeasures) 조치의 정당성을 검토 완료하고 입장을 밝힌 후에야 관철시킬 수 있는 사안임.²⁴⁾

21) WTO 보조금 협정에 따라 보조금의 지원을 통해 다른 회원국의 이익에 부정적인 효과(adverse effect)가 발생하였을 경우에 국내의 상계관세법에 기초하여 상계관세를 부과하는 것은 가능한 조치임(대외경제정책연구원(2005년 11월), 「EU·미국 간 항공기 보조금 관련 분쟁의 현황과 전망」).

22) 보잉사가 받은 세계혜택: Washington State business and occupation(B&O) tax rate reduction.

23) HTS code: 8802.11.0030, 8802.11.0045, 8802.12.0040, 8802.40.0040, 8802.40.0060, 8802.40.0070, 8803.20.0030, 8803.30.0030, 8803.90.9030.

- 미국 USTR은 현재 WTO 중재자가 미국의 상계관세 조치를 검토하고 있다고 밝힘.
- 한편 미국의 보잉과 AIA(Aerospace Industries Association)는 미국의 對EU 보복관세가 그대로 시행되고 EU도 맞대응한다면 미국의 항공사, 항공기 부품 제조사 등 전체 항공기 산업에 미칠 피해가 우려스럽다는 목소리를 제기함.²⁵⁾
- 미국의 델타항공은 수십억 달러의 에어버스 항공기를 주문하는 계약이 체결되어 있는 상황에서 EU 보복관세 조치가 실행된다면 막대한 손실이 있을 것이라고 언급함.
- 에어버스는 미국에서 A320, A220 등과 관련 투자 및 일자리를 확대할 계획을 가지고 있었으나, 이번 사태로 미국 내 항공기산업 공급망(Supply Chain)에 리스크가 확대되면서 투자계획도 재고한다는 방침

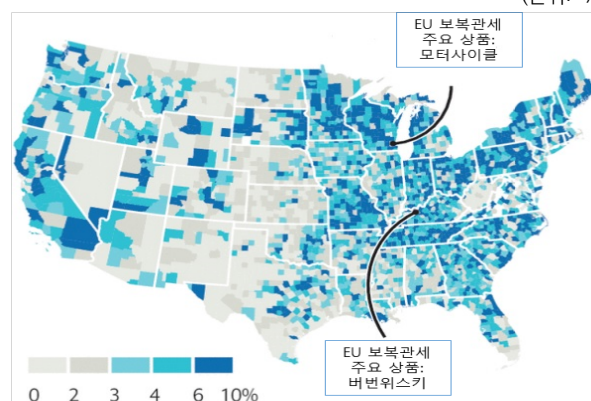
3. 평가 및 전망

■ 미국이 EU 자동차에 대한 관세부과 또는 항공기 보조금 분쟁 관련 보복관세 부과를 결정할 경우 EU도 즉각적으로 주요 품목에 대해 보복관세를 부과할 것으로 전망되며, 이때 미국의 주요 수출품 또는 미국 내 트럼프 지지자들이 집중되어 있는 지역에서 생산되는 제품을 대상으로 할 가능성이 높음.

- 2018년 6월 미국 트럼프 행정부가 철강 및 알루미늄에 대해 EU를 비롯한 주요국에 보복관세를 부과하기로 한 결정이 발표되었을 때 EU는 모터사이클, 버번위스키 등 미국을 상징하는 제품에 보복관세를 부과함.
- [그림 6]과 같이 EU의 보복관세에 영향을 받는 미국산 제품이 생산되는 지역은 주로 미국의 서부와 중동부에 집중되어 있음. 특히 중동부 지역은 2016년 미국 대선에서 트럼프에 대한 지지가 높았던 곳임.²⁶⁾

그림 6. 미국의 보복관세 대응 EU의 관세부과 영향

(단위: %)



주: 색이 진할수록 영향이 큼.
자료: Economist(2019).

24) 한국의 비행기나 헬리콥터의 부분품(HS880330) 수출은 2018년 기준 약 17억 달러(전체 수출품목 중 47위)이며, 이 중 7.7억 달러가 미국으로, 5억 달러가 EU로 수출됨.

25) Reuters(2019), "Boeing, aerospace group urge limits to U.S. tariffs over EU subsidies."

26) Economist(2019), "Why you should never start a trade war with an autocracy."

- 전 세계 생산 네트워크가 밀접하게 연계되어 있는 상황에서, 「무역확장법」 232조 및 슈퍼 301조를 바탕으로 미국이 EU 제품에 고관세를 부과할 경우 미국 내 산업도 적지 않은 영향을 받을 수 있기 때문에 미국이 보복관세 부과를 결정하는 데 신중할 것으로 전망됨.²⁷⁾
- o ECB(2019)에 따르면, 미국에서 조립되어 해외로 수출되는 제품에 사용되는 중간재 중 유로지역산 비중이 유로 지역에서 생산되어 미국으로 수출되는 최종재보다 더 큰 것으로 나타남.²⁸⁾

■ 마·중 무역전쟁 심화 및 EU와 미국의 주요 정치일정을 고려할 때, 미국-EU 무역협정 협상 재개는 다소 지연될 가능성이 높으며, 특히 농산물 시장 개방의 협상의제 포함 여부가 협상 개시를 결정하는 요인으로 작용할 것임.

- [EU 측 요인] 유럽의회 및 EU 집행위원 선출, 독일·프랑스의 이해관계 및 브렉시트 등 EU 역내 다양한 정치적 변수로 인해 EU 집행위가 협상력을 발휘하는 데 어려움을 겪을 수 있음.
 - o 2019년 5월 23~26일 실시된 유럽의회 선거 이후 아직 EU의 행정부 역할을 담당하는 집행위원장 선출이 결정되지 않은 상황에서 차기 EU 집행위원회가 미국과의 무역협정 협상을 담당할 가능성이 높음.
 - o 프랑스는 원론적으로 미국과의 무역협정 협상을 반대하고 있으며, 특히 농산물은 협상 대상이 아님을 명확히 하고 있는 반면, 독일은 자동차 관련 미국의 관세부과가 경제에 부정적인 영향을 미치는 만큼 원활한 무역협정 협상을 원하고 있음.²⁹⁾
 - o 여전히 브렉시트 논의가 진행되고 있는 상황에서 영국이 국민적·정치적 합의에 따라 브렉시트를 공식화하고 개별적으로 미국을 포함한 제3국과 무역협정 협상을 개시할 수 있음.
 - o EU 집행위가 미국과의 협상에서 역내 회원국의 다양한 요구를 반영해야 하는 만큼 협상전략 마련에 어려움이 따름.
- [미국 측 요인] 중국과의 통상분쟁이 장기화될 것으로 전망되는 가운데, EU와도 통상분쟁이 심화될 경우 미국 국민들의 경제적인 부담이 더욱 가중될 수 있음.
 - o 중국과의 무역협상에 집중하고 있는 상황에서 2020년 대선을 앞두고 지지율 상승동력을 찾아야 하는 트럼프 행정부가 EU와의 무역협정 협상 재개에서 정치적인 부담에 직면할 수 있음.
- [농산물 시장 개방] 미국과 EU 간 무역협상 재개에 가장 중요한 선결조건으로 제시되고 있는 농산물 시장과 관련해 양측이 첨예하게 대립하고 있는 만큼 협상재개 자체가 장기간 연기될 가능성이 높은 것으로 판단됨.

KIEP

27) 미국과 중국이 서로 보복관세를 부과하는 경우 첫해에는 EU산 제품이 미국에서는 중국산을 대체하고, 중국에서는 미국산을 대체할 수 있는 가능성이 상존하면서도, 중장기적으로는 EU의 수출도 함께 감소하는 것으로 나타남.

28) ECB(2019), "The economic implications of rising protectionism: a euro area and global perspective."

29) 프랑스는 2017년 파리기후협약에서 탈퇴한 미국과 무역협상을 재개하는 것은 파리기후협약을 지키고 있는 다른 국가들과의 공정성과 형평성 측면에서 맞지 않다며 미국과의 무역협상 재개에 대해 반대입장을 분명히 함.