

한국시론

최 낙 군

대외경제정책연구원 선임연구위원



한미 자유무역협정(FTA) 비준 논의가 다시 뜨거워지면서 미해결 쟁점의 해결 방법에 대한 관심이 높아지고 있다. 최근 미 무역대표부(USTR)는 오바마 대통령의 지시에 따라 한미 양국 간 이견을 해소하기 위한 자체 의견 수렴에 나섰다. 미 정치권과 업계는 섬유 금융 투자 노동 등 다양한 분야에서 의견을 제시했으나, 커크 미 무역대표는 자동차와 쇠고기에 집중하겠다는 입장을 밝혔다.

이에 반해 우리 정부는 미국의 의견을 들어볼 수 있지만 재협상은 불가능하다는 입장을 보이고 있다. 따라서 11월로 다가온 본격적인 논의를 앞두고 한미 양국은 서로 윈-윈 할 수 있는 상생의 해법을 찾아야 한다.

미국의 자동차업계는 무역 역조를 치유하기 위해 FTA 협정의 수정을 주장하고 있다. 특히 경기가 회복될 때까지 관세 인하를 미루고, 자동차 수입이 급증할 경우엔 긴급 수입제한조치로 대처할 수 있도록 해야 한다고 주장하고 있다.

그러나 FTA 협상과정을 돌이켜 보면, 미 자동차업계는 다양한 요구사항을 제기했고 그 가운데 대부분이 받아들여졌다. 우리나라는 관세 철폐 및 자동차 세제 개편과 관련한 미국 요구를 수용했으며, 배출가스 기준으로 가장 엄격한 캘리포니아주의 평균배출량 제도를 도입했다. 또한 승용차의 경우, 양국 간 분쟁이 발생하고 일정 조건이 충족되면 FTA 이전의 관세로 복귀가 가능하도록 하는 스냅백(snapback)제도도 규정했다.

한미 FTA의 상생 해법

따라서 미국이 기존 합의내용을 뒤집고 한국의 모든 장벽을 철폐해야 한다는 새로운 요구 사항을 제기하는 것은 경기 부진을 이유로 역지를 부리는 것이다. 미국은 서명을 앞두고 있는 한·EU FTA가 발효되면 미국 자동차의 입지가 더욱 위축될 수 있다는 점을 깨달아야 한다. 더욱이 한미 FTA 협정문의 수정은 미국 통상법 절차상 어렵게 돼 있다. 미 의회가 대외 무역협상을 벌일 수 있도록 행정부에 위임한 무역촉진권한(TPA)의 시한이 2007년 6월 만료되었기 때문에, 협정문을 수정하려면 미 의회가 이 권한을 되살리거나 특별 결의를 해야 한다.

쇠고기의 경우, 보커스 미 상원 재무위원장은 월령 및 부위제한 조항의 완화를 요구하고 있다. 하지만 쇠고기의 수입위생조건은 기본적으로 한미 FTA와 별개의 문제이다. 미국도 국제수역사무국(OIE)의 규정을 거론하고 있으나, 우리나라가 30개월 이하 쇠고기를 수입하는데 반해 일본은 20개월 이하만 수입할 뿐이다. 또한 우리나라 소비자의 신뢰가 회복되기 전까지는 30개월령 이상의 쇠고기 수입을 금지하도록 돼 있기 때문에 현행 조항을 완화할지 여부는 전적으로 우리에게 달려 있다. 현재 추진 중인 한·호주 FTA가 한미 FTA에 앞서 발효된다면, 미 축산농가에 손실이 클 수밖에 없다는 점도 미국 정부는 인식해야 한다.

올해 상반기 중 미국산 쇠고기의 수입은 5만톤을 초과해 전년 동기에 비해 2배나 증가했다. 현재의 추세가 지속되면 올해 수입규모는 10만톤에 달할 것으로 예상된다. 앞으로 한미 FTA가 발효되면 미국산 쇠고기에 대한 우리나라의 관세율이 낮아지기 때문에 수입은 더욱 빠른 속도로 늘어날 것이다. 이런 한국 시장의 변화가 긍정적이라고 판단하는 미국 축산업계는 정치권과는 다르게 신중한 입장을 취하고 있다.

결국 자동차와 쇠고기 등 한미 FTA의 미해결 쟁점은 기존 합의문의 수정이 아니라 상호 신뢰를 강화하는 차원에서 해법을 찾아야 한다.