



한·미 FTA 추가협상의 평가 및 시사점

무역투자정책실·세계지역연구센터

1. 배경 및 경과
2. 대미 교역 및 투자 현황
3. 한·미 FTA 추가협상의 주요 내용
4. 한·미 FTA 추가협상의 분야별 평가
5. 시사점



주요내용

- ▶ 2007년 6월 30일 서명된 한·미 FTA는 그동안 글로벌 금융위기에 따른 미국 내 정치·경제상황 변화 등의 요인으로 3년 5개월간 표류하여 왔음.
 - 그러던 중 2010년 12월 3일 워싱턴 인근에서 양국 통상장관 간 추가 협상을 진행하여 자동차 등 일부 제한된 분야에서 상호 수용 가능한 합의를 도출함으로써 향후 비준 및 발효를 위한 일대 전기를 마련함.
- ▶ 미국은 중국에 이어 우리나라의 제2위 수출대상국으로서 우리나라의 연간 대미 수출은 2004년 이후 400억 달러를 초과하여 2010년 1~10월 기간 동안 410억 달러를 기록하였고, 동 기간 동안 대미 무역수지는 75억 달러의 흑자를 기록함.
 - 대미 자동차 무역수지도 꾸준한 흑자를 기록하여, 2010년 1~10월 기간 동안에는 51.1억 달러의 흑자를 시현함.
- ▶ 이번 추가협상은 상호주의에 입각하여 우리가 수용 가능한 범위 내에서 미국 측 요구를 일부 받아들여 그동안 한·미 FTA가 표류함에 따른 불확실성을 제거함으로써, 세계 최대 시장인 미국시장을 보다 안정적으로 확보할 수 있는 기반을 조성하였다고 평가됨.
- ▶ 자동차 분야에서는 모든 승용차의 관세에 대해 양국 모두 협정 발효 4년 후에 완전 철폐하기로 하였고, 자동차 세이프가드 및 투명성 관련 사항은 양측에 동등하게 적용되는 조치임.
 - 자동차 안전기준 및 CO₂/연비 기준과 관련하여 소규모 제차 판매사에 대해 예외를 인정한 것도 소규모 제차 판매사들의 부담을 덜어주기 위한 국제적 추세를 반영한 결과임.
- ▶ 양돈 분야에서는 미국산 돼지고기 수입의 핵심인 기타 냉동돼지고기의 관세철폐기간이 2년 연장됨에 따라 추가 관세수입 외에 예상 생산감소 실현의 지연, 경쟁력 제고를 위한 추가기간 확보 등의 혜택이 예상됨.
- ▶ 의약품 분야에서도 허가-특허 연계의무의 유예기간이 늘어남에 따라 국내 제약산업의 복제약품 출시 지연에 따른 피해액이 상대적으로 감소할 것으로 기대되며, 국내 제약산업의 국제경쟁력 강화를 위한 준비기간을 확보한 것으로 평가됨.
- ▶ 기업 내 전근자 비자의 유효기간 연장에 따라 비자 갱신에 소요되는 금전적, 시간적, 행정적 부담을 덜어주어 특히 중소기업에 수혜가 클 것으로 평가됨.
- ▶ 향후 과제로는, 불가피했던 추가협상을 통해 한·미 FTA의 조기 발효 가능성이 높아진바 무엇보다도 한·미 FTA를 조속히 비준함으로써, 세계 최대 시장인 미국시장에 대한 접근을 안정적으로 확보하는 것이 필요함.
 - 아울러 국내 보완대책의 차질 없는 추진 및 중소기업의 FTA 활용 제고를 위한 효과적인 지원대책의 실시가 요구됨.

1. 배경 및 경과¹⁾

■ 2007년 6월 30일 서명된 한·미 FTA는 2008년 글로벌 금융위기 등의 요인으로 3년 5개월간 발효되지 않고 표류 중이었음.

- 2008년 미국발 금융위기로 미국의 자동차산업은 GM과 크라이슬러가 부도 직전까지 갈 정도로 심각한 위기를 겪게 되었음.

- 오바마 미국 대통령은 2008년 대선 당시에는 한·미 FTA에 대해 부정적 입장이었으나, 취임 이후 미국 근로자의 일자리 창출을 위한 교역확대 등 여러 가지 요소를 고려하여 한·미 FTA의 진전 방안을 모색함.

- 그러나 미국 자동차산업의 어려움과 한·미 간 자동차 교역의 불균형 등을 이유로 업계·노조·의회로부터 자동차 관련 기존 협정 내용에 대해 조정이 필요하다는 요구를 받아 왔음.

■ 지난 2010년 6월 26일 토론토에서 개최된 G20 정상회의를 계기로 한·미 정상회담에서 양국 정상이 한·미 FTA의 진전을 위한 모멘텀을 마련함.

- 2010년 9월 이후 양국 정부간 협의를 하였으나, 양측간 전반적인 의견차와 실질적 협의 시간 부족으로 절충점을 찾지 못함.

- 미국 내에서는 업계·노조·의회로부터 섬유·노동·환경·금융·투자에 이르기까지 다양한 분야에서 수정 요구가 제기되었으나, 미 행정부는 상기 협의에서 자동차와 쇠고기 수입에 국한하여 문제를 제기함.

- 이 중 쇠고기 문제에 대해서는 우리 측이 FTA와 관련이 없는 문제이므로 논의할 수 없다는 강한 입장을 보여, 결국 양측간 협의는 자동차 분야에 집중됨.

■ 2010년 11월 11일 한·미 정상회담에서 양국 정상은 가능한 한 빠른 시간 내에 상호 수용 가능한 결과를 도출하기로 합의함.

- 이에 따라 2010년 11월 30일부터 12월 3일까지 워싱턴 인근에서 양국 통상장관 간 추가 협상을 진행하여 자동차 등 일부 제한된 분야에서 상호 수용 가능한 합의를 도출함.

2. 대미 교역 및 투자 현황

가. 대미 교역 현황

■ 미국은 중국에 이어 우리나라의 제2위 수출대상국으로서(2010년), 우리나라의 연간 대미 수출은 2004년 이후 400억 달러를 초과하여 2008년에는 463.8억 달러에 이르렀으며, 글로벌 금융위기로 잠시 주춤하였으나 2010년 들어 예년 규모를 회복하고 있음.

- 미국은 우리나라의 제3위 수입대상국이며(2010년), 우리나라는 1998년 이후 매년 대미 무역수지 흑자를 기록 중임.

표 1. 한국의 대미 수출입 현황

(단위: 억 달러, %)

	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010. 1~10
총액	363.0	545.3	668.5	719.3	768.4	829.9	847.4	666.9	745.6
수출	193.6 (-6.2)	241.3 (17.4)	376.1 (27.6)	413.4 (-3.5)	431.8 (4.5)	457.7 (6.0)	463.8 (1.3)	376.5 (-18.8)	410.6 (33.3)
수입	169.4 (6.5)	304.0 (40.9)	292.4 (17.3)	305.9 (6.3)	336.5 (10.0)	372.2 (10.6)	383.7 (3.1)	290.4 (-24.3)	335.0 (43.1)
수지	24.2	-62.7	83.7	107.6	95.3	85.5	80.1	86.1	75.5

주: () 안은 전년대비 증가율임.

자료: 한국무역협회, 한국무역통계.

■ 한편 2010년(1~10월) 우리나라의 대미 자동차 수출은 전년동기대비 16.9% 증가한 41만 7,041대²⁾를 기록한바, 전체 대세계 자동차 수출에서 18.5%를 차지함.

- 그러나 2006년에 69만 3천 대를 기록한 이후 대미 자동차 직접수출은 연간 꾸준한 감소세를 나타냄(표 2 참고).

- 대미 자동차 무역수지는 꾸준한 흑자를 기록하여 2010년(1~10월) 기간 중 대미 수출과 대미 수입이 각각 53.8억 달러, 2.7억 달러로 대미 무역수지는 51.1억 달러의 흑자를 시현함.

- 2010년(1~10월) 대미 자동차부품 수출과 수입 또한 대폭적으로 증가하여 전년동기대비 각각 110.5%, 51.4% 증가한 33.6억 달러, 26.3억 달러를 기록함.

○ 이는 미국 내 자동차 현지생산에 따른 부품수요가 크게 증가하여, 우리나라의 미국 내 생산공장에 대한 부품공급이 확대된 것에 기인함.

1) 「한·미 FTA 관련 추가협상 결과 상세 설명자료」, 외교통상부 통상교섭본부, 2010년 12월 5일 참고.

2) 2010년 중 우리나라 자동차의 미국 시장판매는 수출 50만 대, 현지생산 45만 대 등 총 95만 대로 전망됨.

표 2. 우리나라 자동차 대미 진출 현황

(단위: 대, 백만 달러, %)

구분	2007년	2008년	2009년	2010년
수출대수 (점유율)	667,999 (72.7)	598,126 (71.6)	449,403 (68.1)	417,041 (53.1)
현지생산 (점유율)	250,519 (27.3)	237,042 (28.4)	210,566 (31.9)	369,065 (46.9)
총계	918,518	835,168	659,969	786,106
대미 수출(금액) (증가율)	8,226 (-6.0)	7,388 (-10.2)	5,499 (-25.6)	5,382 (24.0)
대미 수입(금액) (증가율)	228 (53.9)	231 (1.1)	161 (-30.1)	268 (106.2)
대미 무역수지	7,998	7,157	5,338	5,114

주: 2010년은 1~10월임.

자료: 한국무역협회, 한국자동차공업협회.

표 3. 우리나라 자동차부품 수출 현황

(단위: 백만 달러, %)

구분	2007년	2008년	2009년	2010년
대미 수출	2,843 (9.7)	2,704 (-4.9)	2,131 (-21.2)	3,361 (110.5)
대미 수입	434 (-0.2)	351 (-19.1)	221 (-37.0)	263 (51.4)
대미 무역수지	2,409	2,353	1,910	3,098
대세계 수출	12,436 (21.6)	13,950 (12.2)	11,710 (-16.1)	15,319 (69.9)
대세계 수입	4,036 (18.9)	4,348 (7.7)	3,379 (-22.3)	4,044 (56.4)
대세계 무역수지	8,400	9,602	8,331	11,275

주: 1) 자동차부품은 MTI 3단위 기준, () 안은 전년대비 증가율.

2) 2010년은 1~10월임.

자료: 한국무역협회.

■ 2010년(1~10월) 기준 우리나라 전체 수입자동차는 7만 3,957대로 국내 자동차시장에서 차지하는 점유율은 6.9%에 불과함.

- 전반적으로 수입자동차시장에서 독일자동차와 일본자동차의 비중이 높아지고 있으나, 전체적으로 아직 미미한 수준임.

- 더구나 대미 자동차 수입은 6,247대(2010년)로 국내시장에서 차지하는 비중은 0.6%에 불과한 실정임.

표 4. 우리나라의 국가별·모델별 자동차 수입 현황

(단위: 대, %)

국가	모델	2000년	2005년	2009년	2010년
독일	아우디	56	2,698	6,664	6,651
	BMW	1,650	5,786	9,652	13,867
	마이바흐	-	11	4	6
	메르세데스·벤츠	665	4,012	8,915	13,066
	포르세	8	136	402	546
	폴크바겐	86	1,635	6,511	8,406
	소계 (비중)	2,465 (0.2)	14,278 (1.5)	32,148 (2.6)	42,542 (4.0)

표 4. 계속

국가	모델	2000년	2005년	2009년	2010년
일본	혼다	-	2,709	4,905	4,618
	인피니티	-	531	2,569	2,515
	렉서스	-	5,840	5,053	2,962
	소계 (비중)	-	9,080 (1.0)	17,027 (1.4)	18,986 (1.8)
미국	크라이슬러	704	2,158	2,717	2,202
	포드	328	1,353	2,957	3,413
	GM	182	300	466	632
	소계 (비중)	1,238 (0.1)	3,811 (0.4)	6,140 (0.5)	6,247 (0.6)
수입차 총계		4,414 (0.4)	30,901 (3.3)	60,993 (4.9)	73,957 (6.9)
국내 승용차판매		1,062,034	944,451	1,235,736	1,064,960

주: () 안은 수입자동차의 국내시장 점유율이며, 2010년은 1~10월임.

자료: 수입자동차협회.

나. 대미 투자 현황

■ 미국은 EU, 일본과 더불어 한국에 대한 주요 투자국으로서, 2005년 26.9억 달러, 2007년 23.3억 달러를 한국에 투자하였으며, 최근에는 글로벌 금융위기 등으로 인해 투자가 다소 주춤함.

- 반면 최근 우리나라 기업의 해외투자는 전반적인 증가 추세에 있으며, 이 가운데 대미 투자 역시 2008년 62.7억 달러를 기록하였고, 2009년에는 글로벌 금융위기에도 불구하고 39.5억 달러를 기록하는 등 활발한 추세를 나타냄.

- 이러한 추세에 따라 최근 한국의 대미 투자규모가 미국의 대(對)한 투자규모를 추월하고 있음.

- 건수 대비 투자금액의 측면에서는 미국의 대한 투자가 누계기준 건당 평균 465만 달러인 반면, 한국의 대미 투자는 누계기준 건당 평균 197만 달러로 한국의 대미 투자가 상대적으로 중소기업인 점이 특징임.

표 5. 한·미 투자 현황

(단위: 건, 억 달러, 신고기준)

구분	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010 3분기	누계	
대한투자자	건수	128	238	803	496	497	476	456	388	285	9,147
	금액	3.2	6.7	29.2	26.9	17.1	23.3	13.3	14.9	7.7	425.8
대미투자자	건수	199	315	1,272	1,875	1,988	2,242	1,872	1,415	1,001	20,081
	금액	6.4	5.7	13.8	14.4	22.3	44.4	62.7	39.5	36.0	396.5

주: 1) 대미 투자는 현지법인, 지점, 지사를 합한 금액임.

2) 대한 투자의 누계는 1962~2010년 3분기, 대미 투자의 누계는 1968~2010년 3분기의 투자금액을 합한 것임.

자료: 지식경제부(대한 투자); 한국수출입은행(대미 투자).

3. 한·미 FTA 추가협상의 주요 내용³⁾

가. 자동차

1) 관세분야

■ 모든 승용차의 관세철폐 시한을 뒤로 늦추어 양측 모두 협정 발효 4년 후에 관세를 완전 철폐

- 미국은 관세 2.5%를 발효 후 4년간 유지한 다음 5년차에 철폐
- 한국은 발효 즉시 관세 8%를 4%로 인하하고, 이를 4년간 유지한 다음 5년차에 완전 철폐

표 6. 추가협상에 의한 승용차 관세철폐 일정변경

구분		당초	추가협상 결과
미국 (2.5%)	3천cc 이하	즉시 철폐	4년간 유지 후 5년차 철폐
	3천cc 초과	3년차 철폐	
한국 (8.0%)		즉시 철폐	8%에서 4%로 즉시 인하한 다음 4% 관세를 4년간 유지한 후 5년차 철폐

■ 전기자동차는 관세철폐 일정을 앞당겨 한국은 발효 즉시 관세 8%를 4%로 인하하고, 한국(4%)과 미국(2.5%) 모두 4년간 균등 철폐

표 7. 추가협상에 의한 전기자동차 관세철폐 일정변경

구분	당초	추가협상 결과
미국(2.5%)	9년간 균등 철폐	4년간 균등 철폐
한국(8.0%)	9년간 균등 철폐	8%에서 4%로 즉시 인하한 다음 4년간 균등 철폐

■ 화물자동차는 당초 한·미 FTA 일정대로 9년간 관세를 감축하여 10년차에 철폐하되, 미국은 발효 7년차까지 관세(25%)를 유지한 후 잔여 2년 동안 균등 감축하여 10년차 개시와 함께 완전 철폐

표 8. 추가협상에 의한 화물자동차 관세철폐 일정변경

구분	당초	추가협상 결과
미국 (25%)	9년간 균등 철폐	7년간 관세유지 후 2년간 균등 감축하여 10년차 개시와 함께 철폐
한국 (8.0%)	즉시 철폐	변경 없음

2) 자동차 세이프가드(신규 도입, 상호 적용)

■ 한·미 FTA에 규정된 일반 세이프가드 외에 한·EU FTA 세이프가드에 포함된 6개 절차적 요소를 반영하여 자동차에 국한된 상호주의 세이프가드를 새롭게 도입함.

- 6개 절차적 요소는 △ 관세철폐 후 10년간 적용 가능 △ 최대 4년간 발동 가능 △ 발동횟수 미제한 △ 점진적 자유화 의무 미규정 △ 잠정조치 절차 요건 간소화 △ 2년간 보복금지 등임.
- 다만 미국 측이 요구한 '심각한 피해(serious damage)' 발동요건은 삭제함.⁴⁾

3) 안전기준

■ 제작사별 2만 5천대까지 미국 안전기준을 준수할 경우 한국 안전기준을 준수한 것으로 인정함.

- 다만 우리 요구에 따라 아래 세부사항에 대해 규정
 - ① 미국으로부터 수입된 자동차에만 적용
 - ② 2만 5천대 도달 시 동등성 추가 수용 여부 검토(review)
 - ③ 버스·트럭 등 상용차에 대해 일부 한국 기준요건 부과
 - ④ 심각한 안전 문제 발생 시 조치 권한 확보(조치 발동 후 협의 통한 해결책 모색)
- 신기술 적용 자동차에 대해 시장접근을 거부·지연시키지 않는다는 규정 도입(한·EU FTA 동일 내용).

※ 당초 한·미 FTA에서는 연간 판매량이 6,500대 이하인 제작사에 대해 한국 안전기준이나 미국 안전기준을 충족하면 되는 것으로 동등성을 부여함.

4) CO₂/연비 기준

■ 2009년 판매기준 4,500대 이하 제작사에 대해 19% 완화된 기준을 적용함.

- 미래 관련 규정(2016년 이후): 상호적으로 국제적 추세를 반영한다는 문언(구체문언 추후 협의)임.

5) 투명성

■ 자동차 관련 주요 규정에 대해 공포 후 시행일까지 도입기간 12개월을 부여

3) 「한·미 FTA 관련 추가협상 결과 상세 설명자료」, 외교통상부 통상교섭본부, 2010년 12월 5일 참고.

4) 개념이 모호한 'serious damage' 대신 WTO 등에서 통용되는 'serious injury'를 사용하기로 합의.

- 사후이행검토 제도를 도입하되, 24개월 유예기간을 설정함.

6) CO₂/연비 기반 세제

■ 향후 CO₂/연비에 기반한 자동차 세제 도입 시 절차적 투명성을 규정

- 상기 규정에 대해서는 분쟁해결 대상에서 제외하고, 협력 및 협의의 절차만 반영.

7) 미국 측이 철회한 사안

■ 관세 환급 금지 또는 제한

■ 개별소비세 및 자동차세 과세구간 축소와 지하철 및 지역개발 공채 매입기준 구간 축소

■ 새로운 세제 도입 시 차종간 세율 확대 금지

■ 분쟁해결제도 강화(화물자동차에 대한 스냅백 적용, 스냅백 발동요건 해석 완화, 자동차 관련 분쟁 시 신속 분쟁해결절차 후 일반구제수단 사용 등)

■ 자동차 세이프가드의 '심각한 피해(serious damage)' 발동요건

나. 우리 요구사항

1) 기타 냉동돼지고기 관세철폐 기간 2년 연장

■ 당초 2014년 1월 1일부터 관세가 철폐될 예정이었던 기타 냉동돼지고기(목살, 갈비살 등)(HS 0203299000, 관세 25%)의 철폐시한을 2016년 1월 1일로 2년 연장

표 9. 추가협상에 의한 기타 냉동돼지고기 관세철폐 일정변경

(단위: %)

구분	2011	2012 1. 1	2013 1. 1	2014 1. 1	2015 1. 1	2016 1. 1
당초	25	16.7	8.3	0	0	0
추가협상 결과	25	16	12	8	4	0

주: 2012년 1월 1일 발효를 전제.

2) 의약품 허가-특허 연계 의무: 발효 후 3년 유예

■ 당초 한·미 FTA 협정상 사면방지 조치 의무 이행에 대한 분쟁해

결절차 적용을 18개월 유예하도록 하고 있으나, 연계 이행 자체를 3년 유예로 변경함.

3) 기업 내 전근자 비자(L-1) 유효기간 연장

■ 대미 현지투자기업 파견 근로자의 비자(L-1) 유효기간 연장

- 기존 사업체: 3년 → 5년

- 신설 사업체: 1년 → 5년

다. 합의 문서 형식

■ 이번 회의 결과는 합의사항의 요지만 정리. 합의 요지는 각 이슈에 대한 양측간 합의사항 골격을 포함하고 있으며, 이를 기반으로 추후 구체문안 작성 예정

- 즉 이번 합의골격 내용을 구체화한 구속력 있는 약속(분쟁해결절차 대상을 담은 서한교환(Exchange of letters) 형태로 작성함.

- 단, FTA와 별개 사안인 CO₂/연비 기준 및 L-1 비자 관련 내용은 별도의 합의의사록(Agreed minutes)으로 작성함.

4. 한·미 FTA 추가협상의 분야별 평가

가. 자동차

■ 자동차 분야의 추가협상은 기본적으로 상호주의(reciprocity) 원칙 하에서 협상한 것으로 평가됨

- 일례로 승용차 관세의 경우 모든 승용차를 대상으로 양국이 공히 관세철폐시한을 늦추어 협정 발효 후 5년차 해에 완전 철폐함.

- 우리의 경우 당초 즉시 철폐에서 발효일에 관세 8%를 4%로 인하하고, 이를 4년간 유지한 후 5년차에 철폐하는 것으로 수정한 것으로 미국 측이 4년간 유지하게 될 관세율 2.5%에 비해 상대적으로 높은 관세율 4%를 발효 후 4년간 유지함.

- 다만 양국의 자동차 교역규모 측면에서 볼 때 이와 같은 관세철폐 시한의 연장에 따라 우리가 당초 기대했던 수출증대효과의 수혜가 다소 지연될 것으로 예상됨.

- 자동차 세이프가드의 경우도 양측에 상호 적용되는 조치임.

○ 세이프가드 조치가 발동될 경우 인상할 수 있는 수입관세는 우리 측이 8%로 미국 측의 2.5%(승용차)에 비해 오히려 더 높음.

- 투명성 관련 사항도 양국 공히 적용되는 조치로 업계가 자동차 관련 새로운 규정 도입에 대비할 수 있도록 준비기간을 제공함으로써 국내 규제제도 선진화 방향에 부합하는 것으로 평가됨.

■ 일부에서 독소조항으로 주장하는 자동차 세이프가드와 관련하여 우리나라 자동차업계의 2010년(1~10월) 미국 현지 자동차 생산량은 36만 9,065대(현대 엘라배마 공장 25만 5,686대, 기아 조지아 공장 11만 3,379대)를 기록하여 미국이 자동차 세이프가드를 활용할 가능성이 매우 낮음.

- 2009년에는 글로벌 경기침체에 따른 판매부진으로 전년 23만 7,042대에서 19만 5,559대로 생산이 감소함.

- 그러나 2010년에는 현대 엘라배마 공장의 생산 증가와 기아자동차 조지아 주 공장의 준공에 따라 연간 약 45만 대 정도를 생산할 것으로 추정됨.

- 이와 같이 우리 자동차의 미국 내 현지 생산은 증가하고 있는 반면 [표 2]에서 보듯 국산자동차의 대미 직접수출은 감소 추세인바, 세이프가드 발동요건인 '수입급증(import surge)'이 실현될 가능성은 크지 않은 것으로 예상됨.

표 10. 국내업체 해외생산 현황

(단위 : 대, %)

업체	생산 국가	2007년	2008년	2009년	2010년
현대	미국	250,549 (21.6)	237,042 (16.3)	195,559 (10.4)	255,686 (12.1)
	인도	338,547 (29.1)	486,086 (33.4)	559,620 (29.7)	501,250 (23.7)
	중국	231,832 (20.0)	300,323 (20.6)	571,234 (30.3)	565,348 (26.7)
	터키	90,070 (7.8)	81,590 (5.6)	48,640 (2.6)	63,802 (3.0)
	체코	-	12,042 (0.8)	118,022 (6.3)	164,055 (7.7)
	소계	910,998 (78.4)	1,117,083 (76.7)	1,493,075 (79.1)	1,550,141 (73.2)
기아	미국	-	-	-	113,379 (5.4)
	중국	105,538 (9.1)	138,665 (9.5)	243,618 (12.9)	269,927 (12.7)
	슬로바키아	145,078 (12.5)	201,507 (13.8)	150,021 (8.0)	185,460 (8.8)
	소계	250,616 (21.6)	340,172 (23.3)	393,639 (20.9)	568,766 (26.8)
총계		1,161,614 (100.0)	1,457,255 (100.0)	1,886,714 (100.0)	2,118,907 (100.0)

주: () 안은 전체에서 차지하는 비중이며, 2010년은 1~10월임.
자료: 자동차공업협회.

■ 한편 이번 협상에서 자동차 안전기준의 동등성 인정 한도를 상향 조정한 것은 소규모 판매 제작사들이 우리 기준에 맞추어 별도로 개조하기 위한 부담이 과도할 수 있다는 점을 감안한 것임

- 또한 승용차 안전기준은 대부분의 미국 기준이 우리의 안전기준과 유사하며, 미국 제작사들은 자체 안전기준이 엄격하여 안전수준이 일반적으로 높은 점도 고려됨.

■ CO₂/연비 기준과 관련한 이번 협의는 일반 배기가스 같은 국지적 오염 유발요소가 아니라 기후온난화 방지를 위해 감축대상이 되는 가스와 관련된 것임

- 우리나라 환경부는 이와 관련하여 지난 9월 30일 미국, EU 등의 제도를 참조하여 국제추세에 맞는 소규모 제작사 예외조치를 도입할 것이라고 이미 예고한 바 있음.

- 이는 소규모 판매제작사들의 경우 국내에 한정된 차종만을 판매하고 있어, 다양한 차종의 포트폴리오 조합을 통해 CO₂/연비 기준(제작사별 판매차량 전체의 평균)을 맞추기가 쉽지 않은 상황임을 감안한 것임.

- 또한 우리 측이 소규모 판매제작사로 인정하기로 한 제작사별 규모의 상한선인 4,500대는 미국, EU에 비하여 낮은 수준임.

○ 일례로 미국은 2009년도 5천~5만 대 판매제작사에 대해 5년간(2012~16년) 매년 5만 대에 한해 25% 완화된 기준을 적용함.

○ EU의 경우 연간 등록대수 1만 대 이하 제작사에 대해서는 EU집행위가 승인한 제작사별 별도 CO₂ 감축계획을 최대 5년까지 허용함.

■ 이와 같이 전반적으로 이번 자동차 부문에 대한 추가협상은 상호주의에 입각하여 우리가 수용 가능한 범위 내에서 미국 측 요구를 일부 받아들여 그동안 한·미 FTA가 표류함에 따른 불확실성을 제거함으로써 1,500만 대 규모의 거대 미국시장을 보다 안정적으로 확보할 수 있는 기반을 조성하였다고 평가됨

- 또한 부품 관세가 즉시 철폐됨으로써 2010년도에 40억 달러로 예상되는 대미 자동차부품 수출이 크게 증가하여 자동차부품을 생산하는 3천여 개 중소기업에 혜택이 돌아갈 것으로 예상됨.

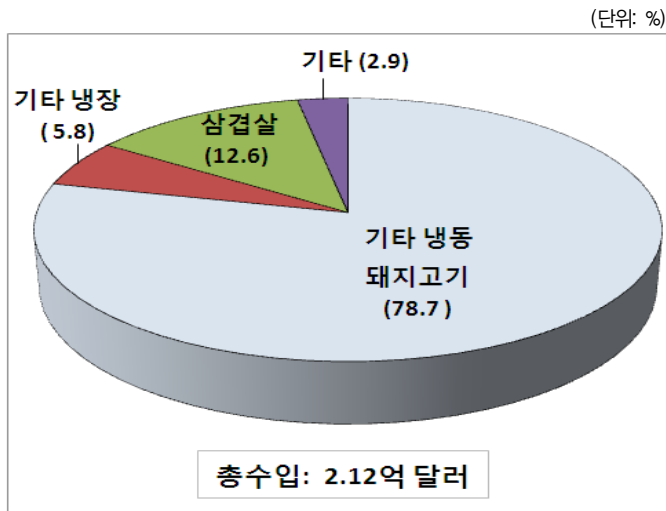
- 아울러 부품 관세의 즉시 철폐에 따라 현지 공장에서 사용되는 부품 비용도 절감되어 현지에서 생산하는 우리 자동차업계의 경쟁력 향상에도 크게 기여할 것으로 기대됨.

나. 돼지고기

■ 미국으로부터 돼지고기 수입은 기타 냉동돼지고기가 핵심임

- 2007~09년 평균 미국산 기타 냉동돼지고기 수입은 약 1.7억 달러로 미국산 돼지고기 수입총액인 2.1억 달러의 약 79%를 차지함.

그림 1. 2007~09년 미국산 돼지고기 부위별 평균 수입비중



자료: 관세청.

■ 기타 냉동돼지고기 수입관세 25%가 2014년 폐지에서 2년 연장돼, 2016년부터 철폐될 계획이므로 먼저 추가 관세수입을 예상해 볼 수 있으며, 당초 피해가 예상되었던 양돈산업 생산 감소도 그 실현이 2년 늦추어지는 혜택이 있음.

- 아울러 양돈산업이 시장개방에 대응할 수 있는 시간을 벌었고, 양돈산업의 전후방 연관산업인 사료산업, 축산 기자재 산업에도 제한적이거나 긍정적 영향을 줄 것으로 예상됨.

다. 의약품

■ 복제 의약품(제네릭 의약품) 시판허가와 관련된 허가·특허 연계 의무는 우리 측 피해가 우려되어 왔던 사안 중 하나임

- 의약품 허가·특허 연계제도는 신약의 특허 연장 효과 및 복제 의약품 개발 지원 효과를 초래하여 복제 의약품 개발에 주력하는 국내 제약기업의 경쟁력 상실과 성장 제한에 따른 손실이 예상되어 왔음.

■ 이번 협상을 통해 이행 자체를 3년간 유예한 것은 다음의 두 가지 측면에서 긍정적으로 평가할 수 있음.

- 첫째, 유예기간 동안 국내 제약산업의 복제 의약품 출시 지연에 따른 피해액이 상대적으로 감소할 것으로 기대됨.
- 둘째, 보다 면밀한 제도 시행 및 국내 제약산업의 국제적 경쟁력 강화 등을 위한 준비기간이 확보됨.

라. 기업 내 전근자 비자(L-1)

■ 현재 L-1 비자 발급 시 미국 내에 새롭게 지사를 설립하는 경우에는 1년, 이미 설립된 지사에 근무하는 경우에는 3년의 비자 유효기간이 부여되고 있음.

- 이에 따라 비자 갱신을 위해 본인 및 동반가족이 미국 밖으로 출국했다가 돌아오는 데 따른 여행경비, 시간 등 부담이 발생함.
- 또한 비자 갱신 신청 시 변호사 비용 및 우선처리제도 이용비 (premium processing fee) 1천 달러 등을 추가로 부담하는 경우가 빈번함.

■ 우리나라의 경우 다른 국가보다 L-1 비자 발급이 많은 현실을 고려할 때 이번 추가협상의 결과로 비자 유효기간이 5년으로 연장된 데 따른 실익이 큰 것으로 평가됨

- 특히 [표 2]에서 나타나듯 한국의 대미 투자는 누계기준 건당 평균 197만 달러로 미국의 대한 투자에 비해 상대적으로 중소기업인 점을 감안하면, 이번 L-1 비자 유효기간 연장의 주요 수혜자는 중소기업이 될 것으로 기대됨.⁵⁾
- 또한 미국의 경우 비자 관련 사안은 의회의 권한으로 다자간이든 양자간이든 어떠한 무역협상에서도 미 행정부가 협상을 극도로 꺼리는 사안이며, 이번 추가협상에서 L-1 비자 유효기간 연장을 얻어낸 성과는 의미 있는 것으로 평가됨.

표 12. 주요국의 L-1 비자 발급 현황(2007~09년)

(단위: 건)

구분	한국	호주	싱가포르	칠레
2007년	1,475	1,349	327	170
2008년	1,579	1,340	270	183
2009년	1,258	1,062	252	156
총계	4,321	3,751	849	509

자료: 미 국무부.

5) 2010년 9월 말 기준 미국에 설립한 현지법인 중 중소기업 및 기타 영세업체가 90.8%를 차지함.

5. 시사점

가. 한·EU FTA와의 관계

■ 전체적으로 한·미 FTA 추가협상의 결과가 한·EU FTA의 추가 협상을 제기할 유인은 적어 보임

- 한·미 FTA 추가협상 결과가 EU 측에 불리하게 결정된 부분은 별로 없음.

■ EU 측 입장에서 한·EU FTA의 자동차 협상안이 전체적으로 한·미 FTA보다 불리하게 인식될 가능성은 낮음.

- 한·미 및 한·EU FTA가 발효되면, 미국 수입관세율은 4년간 유지되는 반면, 대EU 주력 수출품인 2,500cc 이하 디젤차(MTI 6단위 기준)의 경우 수입관세율이 10%에서 7%로 감축되고, 단계적으로 감축되기 때문에 단기적으로 동 품목에 대해 대EU 수출이 증가할 수 있음.

- 그러나 장기적으로는 한·EU FTA로 인해 국내시장 점유율이 높아지고 있는 유럽산 중대형차의 관세(8%)가 모두 철폐되는 경우 대EU 수입이 증대될 수 있는 반면에 한·미 FTA로 인한 대미 자동차 수입효과는 미미할 것으로 예상됨(2005년부터 2009년까지 수입차 중 유럽산 비중은 3.7%포인트 증가한 데 반해 미국 및 일본산 비중은 약 1.5~2.2%포인트 감소해 왔고, 2009년 10대 인기 수입차 중 미국 차는 없음.)

- 따라서 장기적으로는 오히려 한·미 FTA에 따른 자동차 분야의 무역수지 개선효과가 한·EU FTA보다 더 클 수 있음.

■ 자동차 세이프가드에 대한 한·미 FTA 추가협상 결과는 한·EU FTA 협상에 비해 후퇴한 것으로 볼 수 없음.

- 한·미 FTA 자동차 수입에 대한 세이프가드는 한·EU FTA의 일반 세이프가드를 자동차에만 적용시킨 것으로 한·EU FTA에 비해 파급효과가 작을 것으로 예상됨.

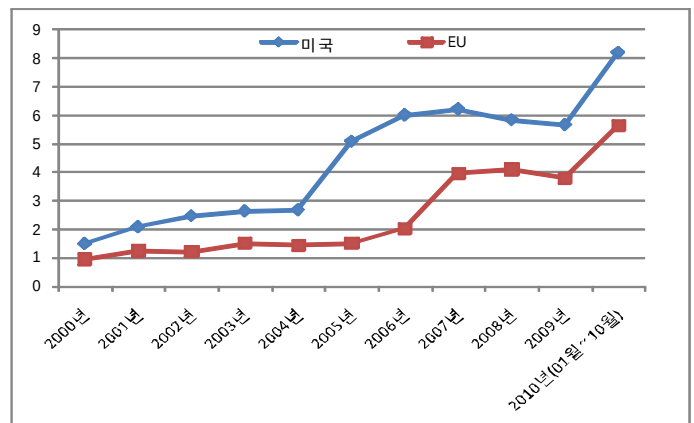
- 한·EU FTA 협정문에 포함된 관세환급에 대한 세이프가드가 한·미 FTA 협정에는 포함되지 않았음(한·EU FTA의 관세환급 세이프가드는 협정 발효 5년 후부터 역외산 원자재 조달방식의 중대한 변화가 있을 경우 해당 품목에 대해 환급하는 관세율에 대한 상한을 설정할 수 있도록 하였음).

■ 양 협정 모두에서 자동차부품 관세철폐가 즉각적으로 이루어지기 때문에 현지에서 생산하는 한국 자동차의 가격 경쟁력이 제고될 것으로 예상됨

- 한국 자동차의 미국 현지생산은 글로벌 금융위기 이후 다소 감소했으나, 2010년 전망 기준 40만 대 수준으로 비중을 늘려가고 있고, EU 현지생산도 2009년 현재 25만 대를 넘어서고 있음. 이에 따라 현지생산을 위해 사용되는 자동차부품은 미국, EU의 주요 수출품으로서 전체 수출에서 차지하는 비중이 증가하고 있음.

그림 2. 대미, 대EU 자동차부품 수출비중 추이

(단위: %)



자료: <http://www.kita.net>.

- 양 협정을 통해 자동차부품 수입관세(EU는 4.5%, 미국은 4%임)가 즉시 철폐되는 경우 두 시장 모두에서 현지생산 한국 자동차의 가격 경쟁력이 제고될 것으로 예상됨.

■ 양 협정에 따른 기타 냉동돼지고기 수입 영향은 상호 관련이 없을 것으로 예상됨

- 미국 수입비중이 큰 기타 냉동돼지고기(갈비살, 목살 등)의 경우 두 협정이 비슷한 시기에 발효된다면 관세철폐 시기가 유사함.

- 아울러 EU가 경쟁력을 가지고 있는 부위는 주로 냉동삼겹살로 기타 냉동돼지고기(목살, 갈비살 등)와는 상이함.

나. 종합평가 및 향후 과제

- 이번 추가협상 결과 자동차 부문에서 우리가 수용 가능한 범위 내에서 상호주의에 기반하여 미국 측 요구를 일부 받아들였고, 대신 돼지고기, 의약품, 기업 내 전근자 비자 부문에서 우리 측 요구를 관철시킴으로써 당초 목표한 상호주의는 달성한 것으로 보임.

- 또 다른 목표인 '이익의 균형'은 추가협상 자체만 갖고 볼 것이 아니라 중장기작동태적 관점에서 전반적인 효과에 기초하여 평가할 필요가 있음.

- 우리가 양보 가능한 자동차 부문에서 일정 부분 양보함으로써 그동안 표류하였던 한·미 FTA 발효가 가시화되어 세계 최대 시장에 대한 접근성이 안정적으로 확보되는 데 따른 전체적 이익 측면에서 보아야 함.

■ 즉, 한국 입장에서 한·미 FTA가 협정 서명 후 추가협상이라는 선례를 남긴 것은 아쉬운 점이나, 미국 측 사정으로 인해 불확실성이 높아졌던 한·미 FTA의 발효가 가시화된 점은 긍정적으로 평가됨

- 미국은 과거 NAFTA 타결과정에서 추가협상을 진행한 바 있고, 2007년 5월 신통상정책을 발표하면서 기존 FTA 협정에서 환경 및 노동기준에 관한 추가협의를 일방적으로 요구하여 진행한 선례가 있음.

- 따라서 한·미 FTA가 지연되는 것보다는 자동차 부문에서 다소간 양보하더라도 한·미 FTA를 조기 발효시키는 것이 더 큰 이익을 가져다 줄 것으로 판단됨.

■ 이번 추가협상 결과로 한·미 FTA에 따른 국내 대기업과 중소기업 간의 이해관계가 단기적으로나마 일부 조정될 것으로 평가됨

- 추가협상을 통해 양보한 자동차 분야의 경우 세계적인 경쟁력을 갖춘 국내 굴지의 대기업들이 주도하는 산업이나, 협상을 통해 얻어낸 양돈 분야나 제약산업은 상대적으로 대세계 경쟁력이 떨어지는 분야임.

- 따라서 추가협상은 국내적으로 경쟁력 있는 분야의 잠재적인 이익을 그렇지 못한 분야에 양보한 결과로 평가될 수 있음.

- 또한, 자동차부품의 경우 즉시 관세철폐가 여전히 유효하기 때문에 주공급업자인 중소기업들의 이익은 유지됨.

■ 한·미 FTA는 본질적으로 양국간 경제동맹이지만, 결과적으로 상호 경제이익을 공유하는 과정에서 외교안보 동맹관계를 돈독하게 하는 계기가 될 수 있음.

- 한·미 FTA를 통해 양국이 경제공동체로서 뭉쳐지면, 교역 및 투자가 활성화될 경우 미국기업이나 소비자 입장에서 한국시장에 대

한 의존도가 높아질 것으로 예상됨.

- 따라서 한반도의 외교안보적 안정성이 자연스럽게 미국기업들과 소비자의 이해관계와 일치하게 되므로 우리 입장에서는 결과적으로 실질적인 추가 안보동맹을 추진한 것과 유사한 효과가 기대됨.

■ 향후 과제에 대해서는 우선 이번 추가협상의 자동차 안전기준 동등성 부여와 관련하여 미국 기준으로 제작한 수입차에 대해 미국 기준에 따른 안전성 검사를 실시하여 미국 기준 충족 여부를 조사할 수 있는 시설과 장비 구축이 필요함.

- 또한 투명성 관련 조항의 이행을 위해 자동차 관련 국내 규제제도의 선진화를 위한 지속적인 노력이 필요함.

- 특히 OECD에서도 적극 권장하고 있는 사후이행검토 제도의 조속한 도입을 위한 노력이 필요함.

■ 양돈업 부문에서는 지난 11월 17일 발표된 한·EU FTA 대비 국내 산업 경쟁력 강화대책의 차질 없는 이행이 중요하며, 특히 축사 시설 현대화를 통해 양돈업계의 생산성을 제고할 필요가 있음.

- 또한 컨설팅 지원 등을 통해 우수 축산 브랜드 육성, 축종 개량을 통한 품질 고급화를 도모해야 함.

- 아울러 위생적이고 안전한 유통체계 확립을 통해 소비자 신뢰 제고를 위해 노력해야 함.

- 이와 함께 소모성 질환 백신 지원 및 농가별 맞춤형 질병 컨설팅을 통해 질병 근절을 위해 노력해야 함.

■ 의약품 부문에서는 장기적으로 구조조정 및 신약 개발 촉진을 통해 국내 제약사의 경쟁력을 제고해야 함.

- 또한 허가-특허 연계제도 도입과 관련하여 구체적인 방법과 절차 마련이 필요하고, 의약품 허가와 관련된 특허등록목록 확인 절차 마련도 필요함.

- 아울러 동일한 제품에 대해 1회에 한하여 재송을 제기하도록 되어 있는 미국처럼 우리도 허가-특허 연계제도 도입에 따른 관련 보완책의 검토가 필요함.

■ 무엇보다도 한·미 FTA를 조속히 비준하여 세계 최대 시장인 미국시장에 대한 접근을 안정적으로 확보하는 것이 필요함.

- 이번 추가협상 협의를 통해 한·미 FTA 비준이 가시화되었으므로, 한·미 FTA의 전체적 이익을 최대화하기 위한 우리 기업들과 정부의 대응이 필요한 시점임.
- 한·미 FTA 발효를 통해 경제 전반에 걸쳐 경쟁이 촉진되고 시스템이 선진화되면서 총요소생산성이 향상되고 소비자 후생이 증대되도록 하기 위해서는 국내시장의 경쟁 환경 점검도 필요함.
- 또한 기존 한·미 FTA 협정문상의 투명성 조항(21장)에서 협정적용 사안과 관련된 시행령 및 시행규칙에 대한 입법예고 기간이 현행 20일 이상에서 40일 이상으로 연장됨으로써 정책 입안 또는 개정 시 투명성 강화 노력이 요구됨.
- 아울러 차질 없는 보완대책의 시행과 중소기업의 FTA 활용제고를 위한 지원도 필요함. **KIEP**

연구진:

* 국번: (02) 3460

김준동 무역투자정책실장 (jdkim@kiep.go.kr, Tel: 1028)

서진교 연구조정실장 (jksuh@kiep.go.kr, Tel: 1156)

성한경 FTA팀 부연구위원 (hsung@kiep.go.kr, Tel: 1181)

조미진 FTA팀 부연구위원 (mcho@kiep.go.kr, Tel: 1152)

김정곤 WTO팀 전문연구원 (jgkim@kiep.go.kr, Tel: 1093)

고희채 미주팀 전문연구원 (hcko@kiep.go.kr, Tel: 1086)