

**한 · 미 FTA에 관한
서한교환(2011.2.10)
설명자료**



Contents · 소 목 차



I. 그간 경과	185
II. 서한교환의 구성	188
III. 주요 내용	189
제1절 관세	189
제2절 안전기준	197
제3절 투명성	203
제4절 자동차 긴급수입제한조치	208
제5절 의약품과 관련된 조치	212
제6절 최종규정 및 분쟁해결	214
IV. 참고 : 2개 합의의사록	218
1. 자동차 연비·온실가스 기준	218
2. 미국내 한국인 기업내 전근자 비자	222

I 그간 경과

▣ 한·미 FTA는 2007.6.30 서명된 이후 양국내 비준 및 발효가 장기간 지연

- 이에 따라, 한·미 FTA를 통해 실현될 것으로 기대했던 대미 교역 증가, 일자리 창출 등 경제적 효과가 현실화되지 못하는 상황 지속

※ 대한상의 보고서(2007.7.11)는 한·미 FTA 비준이 1년 지연되면, 연간 약 15.2조원의 기회비용이 발생할 것으로 추정
(실질 GDP 성장기회 8조원, 후생증대 2조원, 외국인투자유치 3조원, 무역수지 2.2조원)

- 추가 협상 진행 이전, 한·미 FTA를 둘러싼 양국내 정치·경제적 환경이 변화

- 우리나라는 이명박 정부 출범(2008.2월) 이후 한·미 FTA 비준동의안이 2009.4.22 국회 상임위(외교통상통일위원회)를 통과하여 본회의 상정 대기중이던 상황

- 미국은 오바마 행정부 출범(2009.1월) 이후, 민주당 주도 미 의회 상황, 11월 미국 중간선거 일정 등으로 한·미 FTA의 의회인준 절차 미개시

- 특히, 2008년 미국발 세계 금융 위기와 미국내 경기 침체 지속으로 무역자유화에 대한 부정적 여론이 확산되는 가운데, 미 자동차 산업은 GM과 크라이슬러가 부도 직전까지 갈 정도로 심각한 타격

- 한편, 우리나라는 2010.10월 한·EU FTA를 서명하고 2011.7.1 발효를 위한 준비 절차 진행

- 오바마 미국 대통령은 2008년 대선당시에는 한·미 FTA에 부정적인 입장이었으나, 취임 이후 미국 경제회복을 위한



교역 확대, 한국과의 동맹관계 강화, 아시아 지역내 미국의 존재감 확대 필요성 등을 고려, 한·미 FTA 진전방안을 모색

- 이 과정에서 미국 자동차 산업의 어려움과 한미간 자동차 교역의 불균형*으로 인해 한·미 FTA의 자동차 관련 내용에 대한 조정이 필요하다는 의견이 업계·노조에 확산되면서, 이러한 의견은 미 의회 내부에서 초당적으로 확대

* 2010년 양국간 자동차 교역 : (한→미) 51만3천대, (미→한) 1만3천대

- 2010.6.26 토론토에서 개최된 한·미 정상회담에서 한미 양국 정상은 한·미 FTA 진전을 위하여 양국 정부간 협의 개시에 합의하여 한·미 FTA 진전 모멘텀을 마련
 - 오바마 대통령은 동 회담에서 2010.11월 서울 G20 정상회의 이전 양국간 협의를 마무리하고, 수개월내 미 의회 인준을 요청할 계획임을 표명
- 양국 통상장관은 G20 정상회의 계기 한·미 정상회담(2010.11.11)에 앞서 한·미 FTA 진전을 위한 협의를 진행하였으나 양국간 전반적인 의견차와 실질적 협의시간 부족으로 합의 도출에 이르지 못함.
- 2010.11.11 G20 정상회의 계기 한·미 정상회담에서 양국 정상은 가능한 빠른 시간 내에 상호 수용 가능한 결과를 도출하기로 합의
- 2010.11.30~12.3 워싱턴 인근(메릴랜드주 콜롬비아시)에서 양국 통상장관간 추가협상을 통하여 합의 도출
 - 추가협상 결과를 정리한 “합의요지(Agreed Elements)”작성(12.5 합의요지 내용을 상세히 발표)

《 추가 협상 결과에 대한 국내외 평가 》

- ① 자동차공업협회, 4대 경제 등은 추가협상 타결 환영 성명 발표
 - ② 추가협상 타결이후, 국내 여론은 한·미 FTA 비준에 찬성하는 의견이 우세
 - KBS(2011.1.1) : 국회 비준 찬성 60%, 반대 27.3%
 - 동아일보(2011.1.3) : 국회 비준 찬성 55.2%, 반대 28.5%
 - 문화일보(2010.12.31) : 국회 비준 찬성 52.9%, 반대 30.8%
 - ③ 추가협상 타결이후, 미국에서도 행정부·의회·업계·주요 언론 등에서 한·미 FTA의 조속한 비준 및 발효에 대한 공감대 확산
 - ④ 추가협상 타결을 통해 서명후 3년 반 이상 지연된 한·미 FTA의 비준 여건이 마련되었으며, 한·미 FTA 및 한·EU FTA가 발효되면 미국-EU-아세안 등을 FTA로 잇는 우리 경제영토가 확대될 것으로 기대
 - ⑤ 일본·캐나다·프랑스 언론 등은 한국 기업이 미국시장에서 자국기업들보다 유리한 여건에서 경쟁할 것이라며 경계심 표출
-
- 한·미 양국은 이후 추가협상 결과에 대한 조문화 작업을 진행하여, 2011.1.26 작업 종료
 - 조문화된 최종 합의문서에 대해 법제처 심사(1.28~2.7), 국무회의 심의(2.8) 등을 거친 후, 2.10(목) 양국 통상장관간 서명
 - 정부는 2011.5월 기존의 비준동의안을 철회하고, 2011.6.3 원협정문과 추가협상 결과문서인 서한교환을 하나의 비준동의안으로 묶어 국회에 재제출



II 서한교환의 구성

- 한·미 FTA와 직접 관련이 있는 추가협상 결과를 서한교환에 포함
- “서한교환”은 미측이 우리에게 송부한 서한 영문본 및 이에 대한 우리측의 답신 서한 국문본으로 구성되며, 내용적으로는 아래 6개 절로 구성
 - 제1절 : 관세 (자동차 및 돼지고기)
 - 제2절 : 안전기준
 - 제3절 : 투명성
 - 제4절 : 자동차 긴급수입제한조치
 - 제5절 : 의약품 관련 조치 (허가·특허 연계의무)
 - 제6절 : 최종규정 및 분쟁해결

《 서한교환과 합의의사록 》

- 추가협상 합의요지(2010.12.3)에서 합의한 대로 3개 문서로 조문화 (1개 “서한교환”, 2개 “합의의사록”)
- “합의의사록 (Agreed Minutes)”
- 한·미 FTA와는 무관한 합의내용을 포함
- 2010.12월 한·미 통상장관 회담에서 한·미 FTA와 별개로 합의된 사안을 합의의사록으로 반영

III 주요내용

제1절 관세

승용차

(1) 조문 내용 (1항 가호, 2항 가호)

- 1.가. 미국은 단계별 양허유형 A 또는 C의 대상이 되는 제8703호의 원산지 상품(승용차)에 대하여, 한·미 FTA 협정 이행 1년차부터 이행 4년차까지 기준관세율을 유지한 후, 동 협정 이행 5년차 1월 1일에 동 상품에 대하여 관세를 완전히 철폐
- 2.가. 대한민국은 단계별 양허유형 A의 대상이 되는 제8703호의 원산지 상품(승용차)에 대하여, 한·미 FTA 협정 발효일에 관세를 4%로 인하하고, 동 협정 이행 1년차부터 이행 4년차까지 4%를 유지한 후, 이행 5년차 1월 1일에 동 상품에 대하여 관세를 완전히 철폐

※ 한·미 FTA 협정(부속서 2-나(관세철폐)의 제4항)상 이행 1년차란 한·미 FTA 협정이 발효되는 연도를 말하며, 이행 2년차는 한·미 FTA 협정이 발효된 연도의 다음 연도 1월 1일을 의미

(2) 조문 내용 설명

- 미국의 경우, 한국 원산지 승용차(HS제8703호)에 대하여 당초 한·미 FTA 협정 관세철폐 일정상 즉시철폐(양허유형 “A”) 또는 3년철폐(양허유형 “C”) 하도록 되어있던 것을 한·미 FTA 협정 이행 1년차부터 이행 4년차까지는 기준관세율 2.5%를 적용하다가, 이행 5년차 1월 1일에 관세를 완전히 철폐



☞ 한·미 FTA 협정이 2012.1.1에 발효한다고 전제할 경우, 미국은 한국이 원산지인 승용차에 대하여 동 협정 이행 4년차인 2015.12.31까지 기준관세율 2.5%를 유지하고 이행 5년차인 2016.1.1부터 관세를 완전히 철폐

- 우리나라의 경우, 미국 원산지 승용차에 대하여 당초 한·미 FTA 철폐 일정상 즉시철폐(양허유형 “A”) 하도록 되어 있던 것을 한·미 FTA 협정이 발효되는 날에 현행 기준관세율 8%를 4%로 인하하여 이행 4년차까지 동 관세율을 적용하다가, 이행 5년차 1월 1일에 관세를 완전히 철폐

☞ 한·미 FTA 협정이 2012.1.1에 발효한다고 전제할 경우, 한국은 미국이 원산지인 승용차에 대하여 2012.1.1부로 기준관세율 8%를 4%로 인하하여, 동 협정 이행 4년차인 2015.12.31까지 4%를 유지한 후, 이행 5년차인 2016.1.1부터 관세를 완전히 철폐

(3) 평가

- 추가협상 초기에 미국은 우리측의 관세 즉시철폐는 그대로 두고 자국 관세 철폐일정을 8~10년 연장할 것을 요구하였으나, 우리는 이미 합의된 관세철폐 일정의 변경은 불가하다는 입장을 견지하여 협상타결이 지연

- 결국 관세 철폐일정을 조정한다면 양국이 상호 조정해야 한다는 원칙을 전제로 관세 철폐일정의 일부 조정에 합의

- 동 관세철폐 일정은 상호적용되는 것이며, 우리 승용차 관세도 당초 즉시 철폐에서 4년후 철폐로 연장됨.

- 우리는 자동차에 대한 미국의 관세(2.5%)가 우리 관세(8%)보다 낮다는 점과 우리 차량의 현지 생산이 증가 추세에 있다는 점을 고려하여 관세철폐 일정을 상호 조정하되, 연장일정을 최소한이 되도록 협상력을 경주, 최종합의에 이룸.

※ 우리 대미 승용차 수출은 2004년을 정점으로 하향 추세인 반면, 미국내 현지 생산량은 증가되는 추세

《 우리나라 승용차 대미 시장 진출 현황 》

(단위 : 대수, 비중%) / 한국자동차공업협회)

구 분	06년	07년	08년	09년	10년
수 출	693,124 (74.5)	667,999 (72.7)	598,126 (71.6)	449,403 (68.1)	512,991 (57.3)
현지생산	236,773 (25.5)	250,519 (27.3)	237,042 (28.4)	210,566 (31.9)	381,505 (42.7)
총 계	929,897	918,518	835,168	659,969	894,496

전기자동차

(1) 조문 내용 (1항 나호, 2항 나호)

- 1.나. 미국은 전기자동차(HS 870390)의 원산지 상품에 대하여, 관세를 5단계에 걸쳐 매년 균등하게 철폐하여 이행 5년차 1월 1일부터 동 상품에 대하여 관세를 완전히 철폐
- 2.나. 한국은 전기자동차(HS 870390)의 원산지 상품에 대하여, 관세를 한·미 FTA 협정 발효일에 4%로 인하하고, 이행 2년차 1월 1일을 시작으로 4단계에 걸쳐 매년 균등하게 철폐하여 이행 5년차 1월 1일부터 관세를 완전히 철폐



(2) 조문 내용 설명

- 당초 한·미 FTA 관세 철폐일정상 전기자동차에 대한 양국의 관세는 양국 공히 9년간 균등 철폐(양허유형 “G”)토록 되어 있었음.
- 미국의 경우, 전기자동차에 대한 관세 2.5%를 5단계에 걸쳐 매년 균등하게 철폐하여, 한·미 FTA 이행 5년차 1월 1일부터 관세를 완전히 철폐(당초 9년간 철폐에서 4년간 철폐로 단축)
 - ☞ 한·미 FTA 협정이 2012.1.1에 발효한다고 전제할 경우, 미국은 한국이 원산지인 전기자동차에 대하여 2012.1.1부터 5단계에 걸쳐 매년 0.5%씩 관세를 인하하여 한·미 FTA 이행 5년차인 2016.1.1부터 관세를 완전히 철폐
- 우리나라의 경우, 이행 1년차 1월 1일에 전기자동차에 대한 관세를 현행 8%에서 4%로 인하하여 1년간 유지한 후 한·미 FTA 이행 2년차 1월 1일부터 4단계에 걸쳐 매년 균등하게 철폐하다가 이행 5년차 1월 1일부터 관세를 완전히 철폐(당초 9년간 철폐에서 4년간 철폐로 단축)
 - ☞ 한·미 FTA 협정이 2012.1.1에 발효한다고 전제할 경우, 우리나라는 미국이 원산지인 전기자동차에 대하여 2012.1.1에 4%의 관세를 적용하고 2013.1.1부터 4단계에 걸쳐 매년 1%씩 관세를 인하하여 한·미 FTA 이행 5년차인 2016.1.1부터 관세를 완전히 철폐

(3) 평가

- 한·EU FTA의 전기자동차 관세철폐 일정(상호 5년 철폐)을 감안하여 한·미간에도 전기자동차에 대한 관세를 상호 5년 철폐하기로 함으로써, 우리 전기자동차의 경쟁력 강화에 기여할 것으로 기대

- 전기자동차에 대한 관세철폐 일정 단축은 친환경차의 시장 저변을 확대시킴으로써 우리의 녹색성장 정책의 취지에 부합하는바, 미래형 친환경차 보급 확산에 기여하고, 우리 전기자동차의 미국시장 진출기회 확대도 기대 가능
 - 현행 우리 업계의 생산 및 보급 계획 달성시 2015년까지는 경쟁력 확보가 가능하다는 것이 일반적 전망
 - ※ 2010.9.14 현대·기아차는 대량생산이 가능한 순수전기차 “블루온” 500대 양산, 2012년에는 전기차 모델 대량생산에 돌입한다고 발표
 - 전기자동차 생산체계 구축을 기반으로 배터리, 모터 등 부품 경량화 등 전기자동차 관련 기술 집중개발시 2015년까지 경쟁력 확보 가능
 - 아울러, 충전인프라 구축 등에 소요되는 시간을 감안할 때, 2015년 이후에는 전기자동차 산업기반을 위한 내수 확보가 가능할 것으로 예상

화물자동차

(1) 조문 내용 (1항 다호)

- 1.다. 미국은 단계별 양허유형 G의 대상이 되는 화물자동차(제8704호)의 원산지 상품에 대하여, 관세를 한·미 FTA 협정 이행 1년차부터 이행 7년차까지 기준관세율로 유지하고, 이행 8년차 1월 1일을 시작으로 3단계에 걸쳐 매년 균등하게 철폐하여, 이행 10년차 1월 1일부터 관세를 완전히 철폐



(2) 조문 내용 설명

- 미국의 경우, 당초 한·미 FTA 관세철폐 일정상 우리나라를 원산지로 하는 화물자동차에 대하여 9년간 균등 철폐(양허유형 “G”)하기로 하였으나, 전체 관세철폐 단계 자체(9년간)는 그대로 두고, 한·미 FTA 협정 이행 1년차부터 이행 7년차까지는 미국의 현행 기준 관세율 25%를 유지한 후, 이행 8년차 1월 1일부터 3단계에 걸쳐 매년 균등하게 철폐하여, 이행 10년차 1월 1일부터 관세를 완전히 철폐
 - ☞ 한·미 FTA 협정이 2012.1.1에 발효한다고 전제할 경우, 미국은 한국이 원산지인 화물자동차에 대하여 2012.1.1부터 2018.12.31까지는 25%의 관세를 유지하다가 2019.1.1부터 3단계에 걸쳐 매년 8.33%씩 관세를 인하하여 2021.1.1부터 관세를 완전히 철폐

(3) 평가

- 우리나라의 화물자동차 대미 수출 실적이 미미한 점 (2007~2009년 연평균 110만불)에 비추어 볼 때, 미국의 화물자동차 관세철폐 방식 변경이 우리 자동차 업계에 미치는 상업적 영향은 크지 않을 전망

돼지고기

(1) 조문 내용 (2항 다호)

2.다. 대한민국은 미국이 원산지인 HS 0203299000에 대한 관세를 아래 일정으로 철폐하고, 2016.1.1부터 관세를 완전히 철폐

	2012.1.1	2013.1.1	2014.1.1	2015.1.1	2016.1.1
관세율 (25%)	16%	12%	8%	4%	0%

(각주) 우리나라는 관세를 2011.12.31 또는 한·미 FTA가 발효하는 날 중 더 나중의 날까지 기본관세율(25%)로 유지

(2) 조문 내용 설명

- HS 0203299000에 해당하는 미국 원산지 냉동 기타 돼지고기(목살, 갈비살 등)에 대한 우리 관세는 한·미 FTA 원 협정문에서는 2014년 1월 1일 관세철폐(양허유형"Q")토록 되어 있었으나, 금번 합의로 2012년 1월 1일에는 16%, 2013년 1월 1일에는 12%, 2014년 1월 1일에는 8%, 2015년 1월 1일에는 4%로 인하되어, 2016년 1월 1일부터는 관세를 완전히 철폐토록 하여 관세철폐 일정을 2년간 연장함.
- 한·미 FTA 협정이 2012.1.1 발효되는 것을 전제로 상기 관세철폐 일정을 설정한 것이므로, 동 협정이 2012.1.1 이후에 발효되는 경우에는 그 이후 날부터 관세철폐가 시작된다는 것을 명확히 하기 위해 각주 추가(예를 들어, 한·미 FTA 협정이 2013.1.1에 발효되는 경우 발효이전까지는 현행 관세율인 25% 적용후, 2013.1.1부터 12% 적용)



(3) 평가

- 당초 한·미 FTA에서는 돼지고기 21개 품목에 대하여 발효 일과 관계없이 2014년이라는 절대연도를 관세철폐 시점으로 설정(양허유형 “Q”)하고 있었던바, 협정 발효가 지연되면서 급격한 관세 감축으로 우리 양돈업계에 상당한 부담으로 작용될 것이 우려됨에 따라 이번 추가협상에서 관세철폐 일정을 조정
- 우리는 대미 냉동 돼지고기 총 수입액 1.8억불(2007~2009년 3년 평균) 중 93.6%를 차지하는 냉동 기타(목살, 갈비살 등) 1개 품목(0203299000, 관세 25%)에 대한 관세 철폐시한 2년 연장할 것을 요구하여 관철
 - 각 연도별 관세율은 한·EU FTA 상의 관세 철폐일정을 감안하여 설정

《 2007~2010 돼지고기 냉동기타 (HS 0203.29.9000) 대미 수입 현황 》
(단위: 천불)

	2007	2008	2009	2010	평균
냉동기타 돼지고기	161,576	177,884	160,418	134,572	158,613
전체냉동 돼지고기	173,271	188,904	171,828	145,201	169,801

- 동 냉동기타 돼지고기 품목에 대한 최종 관세철폐 일자를 2016년 1월 1일로 기존 합의보다 2년간 연장하기로 합의함으로써 국내 양돈업계의 경쟁력 강화를 위한 시간을 추가적으로 확보

제2절 안전기준

안전기준

(1) 조문 내용(1항 내지 4항)

1. 대한민국은 직전연도 동안 대한민국 영역내에서 25,000대 이하의 원산지 자동차를 판매한 제작사가 생산한 원산지 자동차는 그 제작사가 미국 연방 자동차 안전기준을 준수한다고 인증하는 경우, 그 자동차는 대한민국 자동차 안전기준을 준수하는 것으로 간주된다고 규정
 - 상기 규정으로 한·미 FTA 협정 제9장에 관하여 한·미 양국이 2007년 6월 30일에 교환한 서한의 자기인증 조항 나호1목 및 나호2목을 대체
 - 상기 규정의 적용을 받는 자동차는 미국이 원산지인 상품으로서의 자격을 갖출 필요 (각주 2)
 - 상기 규정은 대한민국이 원산지 자동차의 미국 연방 자동차 안전기준 준수 여부를 검증하기 위하여 시판후 검증과 시험 참관 및 적합 조사 결과에 대한 의견 등에 관한 대한민국의 자동차 관리법 등 관련 규정 적용을 방해할 수 없음. (각주 4)
2. 한·미 양국이 원산지 자동차 제작사의 대한민국 영역내에서의 연간 판매가 제1항에 규정된 25,000대 기준에 근접하고 있다고 판단하고, 양국중 어느 한 나라의 요청이 있을 경우 양국은 제1항 운용의 추가 수용을 고려하기 위한 검토 실시
3. 제1항에도 불구하고, 상용차는 별첨 부속서에서 확인된 대한민국 자동차 안전기준 항목을 준수하고 한·미 양국중 어느 한 나라의 요청에 따라 한·미 FTA 협정상 자동차 직업반은 동 부속서의 적용범위 및 수정에 대하여 논의



- 차량 총중량이 4.5톤 이하이고, 그 차종에 관련된 모든 미국 연방 자동차 안전기준을 준수하며, 특정 주문에 따라 맞춤형으로 제작되기 보다는 일반 소비자를 위하여 생산되는 픽업트럭은 상용차의 범주에 미포함 (각주 5)

4.가. 예외적인 상황에서, 실증된 과학적 또는 기술적 정보에 근거하여 제1항의 운용이 도로 안전, 인간의 건강 또는 환경에 대한 중대한 위험을 초래하는 경우, 대한민국은 그 위험을 다루기 위하여 필요한 조치 발동 가능

- 다만, 그러한 조치는 다른 쪽 당사국의 제품에 대하여 자의적이거나 정당화 될 수 없는 차별의 수단 또는 무역에 대한 위장된 제한을 구성 하게 될 방식으로 적용되어서는 아니 됨.

나. 대한민국은 그러한 일시적인 긴급조치를 시행하기 전에, 그리고 실행 가능한 한 조속히, 미국 및 수입자에게 통보하고, 그 조치의 동기에 대한 객관적이고, 논증되며 충분히 자세한 설명을 제공

- 대부분의 경우, 그 조치에 대한 의견을 제시할 합리적인 기회를 이해 관계인 및 미국에게 제공

(2) 조문 내용 설명

- 한·미 FTA 협정문 제9장(무역에 대한 기술장벽) 서한의 자기 인증 관련 내용 중 나호1목과 나호2목은 아래와 같은 이유로 상기 1항으로 대체
 - 동 규정의 대상으로 당초 한·미 FTA 서한에 규정되었던 “수입 자동차”(나호1목)를 미국 원산지 자동차로 한정하고 자기인증 적합조사 등에 대한 우리나라의 권한 재확인

- 미국 자동차 안전기준 준수가 인정될 경우, 우리나라 자동차 안전기준을 준수하는 것으로 간주된다는 규정의 적용 대상 자동차 기준대수를 당초 한·미 FTA 서한에 규정되었던 6,500대(나호2목)에서 25,000대로 상향조정
- 아울러, 대한민국 영역내에서 미국 자동차 제작사의 판매가 연간 25,000대에 근접할 경우 미국 자동차 안전기준 준수가 해당 자동차 제작사에 의하여 인증됨으로써 우리나라 자동차 안전기준이 준수되는 것으로 간주된다는 상기 제1항 운용의 추가 수용을 고려하기 위한 검토를 실시하기로 함.
- 다만, 상용차에 대해서는 일반 승용차와는 달리 대수에 관계 없이 우리나라 자동차 안전기준 항목(16개)을 준수해야 하며, 이 부속서의 적용 범위 등의 수정은 한·미 FTA 협정에 따라 설치되는 자동차 작업반에서 논의
 - 일부 우리나라 자동차 안전기준의 준수가 요구되는 상용차의 범위를 명확하게 하기 위하여 각주 5를 규정
- 한편, 상기 제1항의 운용을 통하여 미국의 자동차 안전기준 인증의 효과를 인정한다고 하더라도, 도로 안전, 인간의 건강 또는 환경에 중대한 위험을 초래하는 예외적인 상황에는 실증된 과학적 또는 기술적 정보에 근거하여 우리나라는 그 위험을 다루기 위해 필요한 정당한 조치(자의적이거나 정당화될 수 없는 차별의 수단 또는 무역에 대한 위장된 제한 제외)를 취할 수 있음.
 - 이러한 긴급조치를 시행하기 전 우리나라는 미국 또는 해당 자동차의 수입자에게 통보하고 그 조치의 동기에 대해 설명토록 함.(동일 취지의 내용이 한·EU FTA에도 규정)

(3) 평가

- 우리 국내시장 점유율이 0.5% 정도인 미국 자동차 제작사들



이 우리나라 수출용으로 생산한 차량들을 우리 기준에 적합하도록 별도로 개조하기 위한 부담이 과도할 수 있다는 점을 감안하여 상기 내용에 합의

- 승용차 기준은 대부분의 미국기준이 우리 안전기준과 유사하며, 미국 제작사들은 자체 안전기준이 엄격하여 일반적으로 높은 안전수준 유지
- 이러한 관점에서 한·미 FTA에서도 일정 한도 내(6,500대) 미국기준 준수를 이미 인정

〈 미국 승용차의 한국시장 점유율 〉

(단위 : %, 대수)

	2007년		2008년		2009년		2010년	
	점유율	대수	점유율	대수	점유율	대수	점유율	대수
미국	0.60	6,235	0.68	6,980	0.50	6,140	0.57	7,450
유럽	2.84	29,522	3.23	33,017	3.06	37,826	4.53	59,242
일본	1.69	17,633	2.12	21,651	1.38	17,027	1.83	23,870
전체	5.13	53,390	6.04	61,648	4.94	60,993	6.92	90,562

자료 출처 : 한국수입자동차협회 (KAIDA)

- 승합·화물·특수차 등 상용차는 한·미 양국의 도로 사정 등 교통 환경 특성을 반영하여 상이하게 제정된 기준이 많으므로, 상용차는 일정한 한국 자동차 안전기준을 준수하도록 함.
 - 다만, 상용차보다 승용차로서의 특성이 강한 픽업트럭의 경우 상용차의 범위에서 제외
- 아울러, 미국 원산지 자동차에 대한 안전도 평가를 확대 실시하여 우리 국민들에게 동 자동차 안전성에 대해 더 많은 정보를 제공할 경우, 25,000대로의 상향 조정으로 인해 발생할 수 있는 안전성 결여 등 부작용은 최소화 가능
- 외국의 미국 원산지 자동차 제작결함 정보 등을 수시로 모니터링함으로써 동 자동차 결함 발생시 즉시 조사하여 리콜 조치도 병행

- 현재 우리나라는 미국기준으로 제작한 수입차에 대해서는 미국기준에 따른 안전성 검사를 실시하여 미국기준 충족 여부를 확인할 수 있는 시설과 장비를 교통안전공단 자동차성능 연구소에 구축중

신기술 제품 규정

(1) 조문 내용(5항)

(2) 조문 내용 설명

5.가. 한·미 양국은 자동차 제품이 규제되고 있지 아니한 신기술이나 새로운 특성("이하 신기술")을 포함하고 있다는 것을 이유로 그 제품의 출시 방해 또는 지연 금지

- 다만, 신기술이 인간의 건강, 안전 또는 환경에 위험을 초래한다는 것을 과학적 또는 기술적 정보에 근거하여 증명할 수 있는 경우에는 출시 방해 또는 지연 가능

나. 한·미 양국 중 어느 나라가 인간의 건강 등에 위험을 초래하는 신기술을 포함 이유로 그 제품의 출시 거절 또는 시장회수 요구 결정시 과학적 또는 기술적 정보를 포함하여 상대국 및 수입자에게 그 결정을 즉시 통보

- 한·미 양국은 규제되지 아니한 신기술이나 새로운 특성을 포함하는 자동차 제품의 출시를 방해하거나 과도하게 지연시키지 않아야 할 의무를 부담
 - 다만, 신기술이나 새로운 특성이 인간의 건강, 안전 또는 환경에 위험을 초래한다는 것이 과학적 또는 기술적 정보에 근거하여 증명될 경우에는 그러한 의무를 이행하지 않아도 됨.



- 아울러, 당사국이 상기 위험을 초래하는 신기술이 포함되어 있는 자동차 제품의 출시를 거절하거나 시장에서 회수를 결정할 경우에는 모든 관련된 과학적 또는 기술적 정보를 포함하여 다른 쪽 당사국 및 수입자에게 통보할 의무를 부담

(3) 평가

- 신기술 제품 규정은 자동차 관련 기술 개발이 신속하게 진행되고 있음에도 불구하고, 이러한 기술이 사용된 제품에 대한 관련 기준이 마련되지 않아 제품 출시가 지장을 받을 경우에 대비하여 마련된 규정(한·EU FTA에도 동일내용 기반영)
 - 신기술 제품이 건강, 안전 또는 환경에 위험을 초래한다는 사실이 입증될 경우에는 출시가 거부될 수 있으므로, 적용 기준이 없다는 이유만으로 안전성이 확인되지 않은 제품이 무분별하게 유입되지는 않을 것으로 전망
- 우리나라와 미국에 상호 적용되는 규정으로서, 신기술 규정 도입을 통해 우리 자동차 업계의 기술개발 의욕을 고취시켜 우리 자동차 산업의 경쟁력을 제고하고, 신기술이 장착된 우리 자동차 제품의 미국 시장 접근에도 기여할 것으로 기대

제3절 투명성

자동차 주요 규정 제·개정시 12개월의 도입 기간 부여

(1) 조문 내용(1 항)

1. 한·미 양국은 자동차 디자인 또는 기술에 있어 실질적인 변화를 요구하게 될 기술 규정 또는 적합성 평가 절차에 대하여 그 공포일과 그 조치의 준수가 강제력을 갖는 날 사이에 보통 12개월 이상의 기간을 부여
- 다만, WTO TBT 협정 제2.10조 및 제5.7조에 따라 안전, 건강, 환경보호 또는 국가안보상 긴급한 상황 발생시에는 12개월 미만의 기간 부여 가능

(2) 조문 내용 설명

- 당사국은 자동차 디자인 또는 기술에 있어 실질적인 변화를 요구하는 기술규정·적합성 평가 절차의 공포일과 그 기술규정·적합성 평가절차의 시행일 사이에 통상 12개월보다 짧지 않은 기간을 이해관계자(자동차업체 등)에게 부여
 - 이러한 도입기간이 부여되는 기술규정·적합성 평가절차는 자동차 관련 모든 규정이 해당되는 것은 아니고 자동차 기술이나 디자인에 실질적인 변화를 요구하는 것에 한정
 - 또한, 안전, 건강, 환경보호 또는 국가안보상 긴급한 상황이 발생하거나 발생할 우려가 있을 경우에는 TBT 협정 제2.10조 및 제5.7조에 따라 예외
- WTO에서는 모든 기술 규정에 대해 공포일로부터 시행일간의 합리적인 기간으로 최소한 6개월의 기간을 부여하도록 하고 있음. (각료선언(WT/MIN(01)/17, 2001.11.20))



(3) 평가

- 새로운 기준에 맞는 자동차 생산에 시간이 상당기간 소요됨을 감안, 한·미 양국 자동차 업계가 새로운 자동차 관련 규정 도입에 대비할 시간 확보가 가능해 짐.
 - 자동차 제작사는 자동차 관련 주요 규정에 적응하기가 쉽지 않으므로, 이러한 변화에 대해 사전에 대비할 수 있도록 준비기간을 제공하는 것이 국내 규제제도 선진화 차원에서도 바람직
- 아울러, 상기 도입기간 부여는 한·미 양국간 상호적으로 적용되는 것이므로, 우리 자동차 업계가 미국의 자동차 기술 규정 및 적합성 평가 절차 변경 또는 도입시 충분한 적응 기간을 확보하게 되어, 미국 자동차 시장 접근성 향상도 기대

사후이행검토 제도 의무 실시

(1) 조문 내용(2항)

2. 한·미 양국은 자동차에 영향을 미치는 기존의 중요한 규정에 대하여 사후이행검토를 주기적으로 실시
 - 검토 주기는 보통 조치가 채택된 날 이후 10년 이내에 최소 한 번, 그리고 그 이후에는 적절한 때를 의미 (각주6)
 - 상기 규정은 대한민국에는 한·미 FTA 협정이 발효된 날로부터 2년 이 지난 시점부터 적용

(2) 조문 내용 설명

- 한·미 양국은 자동차에 영향을 미치는 기존의 중요한 규정 (표준, 기술규정 또는 적합성 평가 절차)이 적용된 이후 일정한 기간이 경과한 뒤 동 규정의 원래 목표 달성 여부, 업계의 부담 정도, 그 밖의 규정과의 양립가능성을 포함하여 그 효과성 등에 대해 검토하도록 하는 “사후이행검토”를 주기적으로 실시하기로 함.
 - 사후이행검토의 대상이 되는 규정은 자동차에 영향을 미치는 중요한 규정에 한정되고, 동 검토는 그 규정이 채택된 날 이후 10년 이내에 최소 한 번, 그 이후에는 적절한 주기로 실시
- 아울러, 사후이행검토 실시 의무는 우리나라에 대해서는 한·미 FTA가 발효된 날로부터 2년이 지난 시점부터 적용 (2년간 유예)

(3) 평가

- 한·미 FTA에서 자율적 시행 대상(한·미 FTA 협정 부속서 9-나 (자동차작업반) 제5항)이었던 사후이행검토의 의무적 실시는 자동차 규정 관련 우리 정부의 규제선진화 및 규제합리화 정책에 부합되는 것으로서, OECD에서도 적극 권장하고 있는 규제검토제도의 취지와도 맞을 뿐 아니라, 우리 자동차 업계에서 그 도입을 지속적으로 희망해 오고 있던 제도임.
- 사후이행검토 적용 대상이 되는 규정의 범위가 제한적이고, 그 검토 주기도 통상 10년에 한 번이므로 우리나라의 자동차 규정 검토 정책에 큰 부담으로 작용하지는 않을 전망
- 또한, 우리나라에 대해서는 사후이행검토제도 시행이 2년간 유예되므로 충분한 사전 준비기간을 확보



조세 투명성

(1) 조문 내용(제3항)

3. 한·미 FTA 협정의 제23.3조(과세조치)에도 불구하고, 한·미 FTA 투명성 챕터의 제21.1조(공표)는 연비 또는 온실가스 배출에 기반한 자동차에 관한 대한민국의 새로운 과세조치에 적용

- 한·미 양국은 상기 규정의 운용에 영향을 미칠 수 있는 모든 사안에 대하여 상호 만족할 만한 해결 도출을 위해 노력하며, 분쟁해결 절차 이용은 불가

(2) 조문 내용 설명

- 한·미 FTA 협정상, 조세제도는 일부 특별 규정을 제외하고는 협정이 원칙적으로 미적용 (한·미 FTA 제23.3조)
- 금번 추가합의는 우리나라가 향후 연비 또는 온실가스 배출에 기반한 새로운 자동차 세제를 도입할 경우, 한·미 FTA 협정상의 투명성 규정 중 공표와 관련된 규정을 적용한다는 내용

< 한·미 FTA 협정상 공표제도(한·미 FTA 제21.1조) >

- 협정이 적용되는 사안에 관련된 국내법령 등을 신속하게 공표하고, 상대국 및 이해관계인에게 의견 제시 기회 보장
 - 법률을 제외한 시행령 및 시행규칙 등의 입법예고 기간을 20일에서 40일로 연장
 - 입법예고 기간 중 제출된 주요 의견 및 개정 사항은 관보 등에 게재
- 아울러, 상기 세제에 적용되는 공표제도 운용에 있어 문제가 발생할 경우에도 이의 해결을 위하여 한·미 양국이 상호 협

력 및 협의를 통한 모든 시도를 해야 하나 분쟁해결절차로 회부하는 것은 불가

(3) 평가

- 실제로 우리 정부는 조세뿐만 아니라 각종 제도 도입시 이미 우리 국내법령에 따라 공표제도를 운영하고 있으므로, 추가적인 의무를 부담하지 않는 당연한 규정의 일종
 - 다른 제도 도입시에는 공표 등 투명한 절차를 따르면서, 조세 제도 도입시에는 투명한 절차를 따르지 않는다는 것은 불합리
 - 아울러, 분쟁해결절차를 이용할 수 없으므로, 우리 실정과 정책 판단에 따라 연비 또는 온실가스 배출에 기반한 새로운 자동차 세제정책 추진 가능



제4절 자동차 긴급수입제한조치

(1) 조문 내용

한·미 양국은 자동차(제8703호 또는 제8704호)에 대하여 다음의 절차적 수정을 가한 한·미 FTA 협정 제10장(무역구제)의 절차를 사용하여 긴급수입제한조치 적용 가능

가. 한·미 FTA 협정 제10.2조제5항나호를 대신하여 긴급수입제한조치 기간에 대해서는 총 기간이 4년을 초과하지 아니하는 한, 최초 적용 기간 2년에 2년 연장하여 조치 가능

나. 한·미 FTA 협정 제10.2조제6항 및 제7항, 그리고 제10.3조제2항은 미적용

다. 한·미 FTA 협정 제10.4조를 대신하여 다음이 적용

- 1) 긴급수입제한조치 적용 국가는 실질적으로 동등한 무역효과를 가지거나 그 조치로부터 발생할 것으로 기대되는 추가적인 관세액과 동등한 양허의 형태로 된 적절한 무역자유화 보상에 관해 상호 합의하기 위하여 동 조치 대상 국가와 협의하고, 동 조치 적용 국가는 적용 후 30일 이내에 협의 기회 제공
- 2) 제1목의 협이가 협의 개시 후 30일 이내에 무역자유화 보상 합의에 이르지 못하는 경우, 동 조치 대상 국가는 동 조치 적용 국가에 실질적으로 동등한 양허의 적용 정지 가능
- 3) 제2목의 정지 권리는, 긴급수입제한조치가 이 양허의 절차와 함께 한·미 FTA 협정의 규정에 합치하는 한, 동 조치가 유효한 최초 24개월 동안 실행 금지

라. 한·미 FTA 협정 제10.6조상의 과도기간 정의 대신 다음 정의가 적용
- 과도기간이란 한·미 FTA 협정이 발효되는 날에 시작되어 각 상품에 대하여 경우에 맞게 관세철폐기간이 종료된 후 10년이 되는 날에 끝나는 기간을 의미

(2) 조문 내용 설명

- 자동차 긴급수입제한조치는 한·EU FTA에 일반적인 긴급 수입제한조치로 규정된 아래 6가지 요소를 차용하여, 자동차 (HS 8703 또는 8704 : 승용차 및 화물자동차)에 한정하여 적용하기로 한 것임.
- ① 발동기간은 최대 4년, ② 발동 횟수 미제한, ③ 잠정 조치 절차요건 간소화, ④ 점진적 자유화의무 미규정, ⑤ 2년간 보복금지, ⑥ 관세철폐후 10년간 적용가능

〈 자동차 세이프가드 주요 요소 〉

구 분	한·미 FTA 긴급수입제한조치	추가 협상 자동차 긴급수입제한조치	비 고
대상품목	전 품목	자동차	-
① 발동기간	3년(2년+1년)	4년(2년+2년)	한·EU FTA 긴급수입제한조치
② 발동 횟수	1회 한정	제한 없음	한·EU FTA 긴급수입제한조치
③ 잠정조치	최소 20일 공고 및 최소 45일 조사	규정 없음	한·EU FTA 긴급수입제한조치
④ 점진적 자유화	조치 1년이후 점진적 자유화	규정 없음	한·EU FTA 긴급수입제한조치
⑤ 보상	당사국들은 보상에 대한 협이후 보복행사 가능	최초 2년간 보복 금지 긴급수입제한조치 종료시 보상 의무 및 보복권리 소멸규정 삭제	한·EU FTA 긴급수입제한조치
⑥ 조치가능 기간	발효후 10년 (10년이상 관세철폐인 경우 해당 기간)	관세 철폐기간 +10년	한·EU FTA 긴급수입제한조치



- 긴급수입제한조치 발동기간과 관련, 당초 한·미 FTA 협정상 모든 품목에 적용되는 긴급수입제한조치는 총 3년(최초 적용기간 2년 + 1년 연장)간 발동할 수 있도록 되어 있으나, 자동차 긴급수입제한조치는 총 4년(최초 적용기간 2년 + 2년 연장)으로 규정 (한·EU FTA 제3.2조제5항 내용 차용)
- 동일한 품목에 대해 1회 이상 발동을 금지한 한·미 FTA 제10.2조제6항, 긴급수입제한조치가 1년 이상 지속될 경우에 점진적 자유화 의무를 규정한 한·미 FTA 제10.2조제7항, 그리고 조사 개시 이후 잠정 조치 발동까지의 최소 경과기간 45일 및 조치 적용 이후 의견 제출을 위한 기간 최소 20일을 규정한 한·미 FTA 제10.3조제2항은 자동차 긴급수입제한조치에는 미적용(한·EU FTA에도 유사한 규정 부재)
- 자동차 긴급수입제한조치의 경우에는 최초 24개월간은 보상에 대한 합의가 없더라도 보복 금지 (한·EU FTA 제3.4조 내용 차용)
- 한·미 FTA 일반 긴급수입제한조치에서 조치가능기간(과도기간: transition period)은 10년(관세 철폐기간이 10년 이상인 경우 그 기간)이나, 자동차 긴급수입제한조치의 경우에는 관세철폐기간 이후 10년간으로 조정함. (한·EU FTA 제3.5조 내용 차용)

(3) 평가

- 동 긴급수입제한조치는 완성차(승용차 및 화물자동차)만 대상으로 하고 있으며, 대미수출증가추세에 있는 자동차 부품은 대상이 아님.

〈우리나라 자동차 부품 대미수출 현황〉

(단위 : 억불, 증감률%)

구분	06년	07년	08년	09년	10년
대미수출	26	28(7.7)	27(-3.6)	21(-22.2)	41(95.2)
대세계수출	102	124(22.0)	140(12.9)	117(-16.4)	190(62.0)

- 우리 자동차는 미국내 현지 생산은 증가하고 있는 반면, 직접 수출은 감소 추세인바, 발동요건인 “수입 급증”이 실현 될 가능성은 낮은 편

〈우리나라 승용차 대미 시장 진출 현황〉

(단위 : 대수, 비중%) / 한국자동차공업협회

구분	2006	2007	2008	2009	2010
수 출	690,011 (74.5)	666,190 (72.7)	599,162 (71.7)	451,058 (68.2)	512,986 (53.0)
현지생산	236,773 (25.5)	250,519 (27.3)	237,042 (28.3)	210,566 (31.8)	454,165 (47.0)
총 계	926,784	916,709	836,204	661,624	967,151

- 또한, 긴급수입제한조치의 조치가능기간은 관세철폐기간 이후 10년간이나, 긴급수입제한조치는 FTA로 인한 관세인 하나 철폐에 따른 수입급증을 발동요건으로 하므로, FTA 발효후 관세가 인하되거나 철폐되지 않고 그대로 유지되는 기간 중에는 긴급수입제한조치 발동이 원천적으로 불가능
 - 따라서, 미국의 승용차 관세가 유지되는 발효후 4년간, 화물자동차 관세가 유지되는 발효후 7년간은 긴급수입제한 조치 발동이 불가
 - 실제로, 미국이 자동차에 대하여 긴급수입제한조치를 발동한 사례는 없으며, 95년 이후의 WTO 통계상으로도 세계적으로 자동차에 대한 긴급수입제한조치 사례 전무
- 동 긴급수입제한조치는 양국에 상호 적용되는 제도로서, 미국산 자동차 수입 급증시 우리도 활용을 고려가능한 제도
 - 자동차에 대한 긴급수입제한조치가 이루어지는 경우, 인상 할 수 있는 수입관세가 우리는 8%, 미국은 2.5%(승용차)로서 오히려 미국이 더 큰 관세 부담을 질 수 있음.



제5절 의약품과 관련된 조치

(1) 조문 내용

- 한·미 FTA 협정 제18.12조(경과규정)제1항에도 불구하고, 한·미 FTA 협정 제18.9조(특정 규제제품과 관련된 조치)제5항나호는 한·미 FTA 협정이 발효된 날로부터 3년이 지난 시점부터 대한민국에 적용

(2) 조문 내용 설명

- 허가·특허 연계 의무란 복제 의약품(제네릭 의약품) 시판 허가를 받기 위해 원 개발자가 제출한 자료를 기초로 하여 후발 신청자가 식약청에 시판허가를 신청하는 경우, 허가단계에서 아래와 같은 특허 침해 방지 조치를 취해야 하는 의무를 의미
 - 신청을 받은 식약청이 ① 특허기간 도중 시장에 진입하기 위해 복제약 시판허가를 신청한 사람의 신원을 특허권자에게 통보하고(한·미 FTA 제18.9조 제5항가호), ② 특허권자의 동의 또는 묵인이 없이는 후발 신청자의 제품이 판매되지 않도록 허가 단계에서 조치를 취함.(한·미 FTA 제18.9조 제5항나호)
- 당초 한·미 FTA 협정문은 시판방지조치(한·미 FTA 제18.9조 제5항 나호)에 대하여는 협정 발효후 18개월 동안 분쟁해결 절차에 회부할 수 없도록 하였으나(제18장 지적재산권관련 부속서한), 금번 합의를 통해 우리나라에 대한 이행 자체가 3년간 유예

(3) 평가

- 신약 출시 비중이 매우 낮은 국내 제약업계의 현실을 감안할 때, 동 의무이행 유예는 우리 제약업계에 도움이 될 것으로 예상되며, 우리 복제 의약품업계의 경쟁력 제고를 위한 시간을 확보하는데 기여할 것으로 예상

- 한·미 FTA 경제적 효과에 대한 11개 국책연구기관 분석(2007.4월)에 따르면, 허가·특허 연계로 인한 제약업계의 첫 5년간 기대매출 손실(제네릭 의약품 시판이 9개월 지연될 경우 상정)을 연간 367~794억원으로 추정
 - 3년간 유예 합의로 총 1,100~2,382억원의 기대매출 손실을 방지하는 효과
- 한국제약협회는 한·미 FTA 추가협상 결과에 대해, 국내 제약업계의 피해가 상대적으로 줄어들고, 보다 면밀히 제도를 준비할 수 있게 되어 환영한다는 입장 표명



제6절 최종규정 및 분쟁해결

(1) 조문 내용(1항~5항)

1. 한·미 양국은 한·미 FTA 협정 제1.3조(의무의 범위), 부속서 2-나(관세 철폐)의 제2항부터 제5항까지, 제22.16조(사적 권리), 제23.1조(일반적 예외) 제1항, 제23.2조(필수적 안보), 제23.4조(정보의 공개), 제24.6조(정보)를 서한내용에도 적용
 2. 한·미 FTA 협정의 정의 규정(제1.4조, 제2.15조, 제9.10조, 제10.6조)에서 부여된 의미를 가진 용어는 이 서한내용의 목적상 그 부여된 의미를 가짐.
 3. 한·미 FTA 협정에 따라 설치된 공동위원회는 이 양해에서 발생하는 사안을 다루고, 한·미 양국은 한·미 FTA 제22장 제1절(제도 규정 및 행정 : 접촉선 및 공동위원회)을 서한내용에도 적용
 4. 한·미 양국은 한·미 FTA 협정 제22장 제2절(분쟁해결절차) 및 부속서 22-가(자동차에 관한 대체적 분쟁해결절차)를 서한내용에도 적용하고, 동 협정과 서한내용과의 관계 명확화를 위하여 아래 각주 추가 (각주 10)
 - 중복절차에 따른 비효율 방지를 위해 단일 분쟁해결절차를 사용하고, 한·미 FTA 협정상 후보명부 등 차용
 - 서한내용중 비위반제소는 관세분야에 한정
 - 서한내용 위반시 보복의 범위는 한·미 FTA 협정도 포함
 - 서한내용에 따른 조치에 대해서 한·미 FTA 협정 위반 주장 불가
 5. 서한의 부속서와 각주는 서한 합의내용의 불가분의 일부를 구성
- (말미규정) 서한 합의 내용의 발효와 종료는 한·미 FTA의 발효 및 종료와 동일

(2) 조문 내용 설명

- 한·미 FTA 협정 중 아래 규정들을 서한내용에도 적용
 - 지방정부(미국은 주정부)를 포함하여 한·미 FTA 협정 준수를 보장하도록 하는 규정 (한·미 FTA협정 제1.3조)
 - 사인(私人)은 한·미 FTA 협정 위반을 이유로 상대방 국가를 제소할 수 없음. (즉, FTA 분쟁해결절차는 양국 정부간에만 이용 가능) (협정 제22.16조)
 - 공중 윤리, 인간과 동물의 보전에 필요한 경우 등 GATT 제20조의 일반적인 예외의 경우에 한·미 FTA 협정상 의무를 이행하지 않을 수 있다는 예외 규정 (협정 제23.1조 제1항)
 - 필수적 안보 이익을 위해 필요한 조치를 허용 (협정 제23.2조)
 - 법 집행 방해 등을 초래하는 비밀정보 제공 또는 접근 허용을 요구하지 않는다는 규정 (협정 제23.4조)
 - 국문·영문이 모두 동등하다는 정보 규정 (협정 제24.6조)
- 한·미 FTA의 총칙 및 관련 챕터(제1장 최최규정과 정의, 제2장 상품에 대한 내국민 대우 및 시장접근, 제9장 무역에 대한 기술장벽 및 제10장 무역구제)에서 정의된 용어는 서한에도 동일한 의미로 사용
- 한·미 FTA의 제도 및 분쟁해결절차 규정을 준용
 - 한·미 FTA 협정 이행 관련 접촉선(contact points) 및 공동 위원회 관련 내용이 포함된 제도 규정
 - 한·미 FTA 일반 분쟁해결절차 관련 규정 (자동차에 관한 대체적 분쟁해결절차 부속서 포함)
- 아울러, 분쟁해결절차와 관련하여 한·미 FTA 협정과 서한 내용간의 관계를 보다 명확히 하기 위하여 아래 내용을 각주에 규정



- 두 협정(한·미 FTA 原 협정과 서한)에서 분쟁 사안이 발생할 때, 중복적인 절차가 진행되는 비효율을 방지하기 위하여 하나의 분쟁해결 절차를 사용
- 한·미 FTA 분쟁해결절차에 따른 패널위원 후보 명부, 패널 절차 상세 규칙과 패널 위원 윤리 규정을 서한교환을 통한 합의내용에도 사용함으로써, 별도 명부 또는 규정을 작성해야 하는 중복적인 절차 배제
- 한·미 FTA 분쟁해결절차상 비위반제소 대상에 포함되어 있는 분야 중 서한내용과 공통되는 분야는 관세에 한정되므로, 서한내용 중 관세 분야에 대해서만 비위반 제소가 가능
- 당사국이 서한상 합의내용을 위반하고 이를 시정하지 않는 경우, 다른 쪽 당사국이 보복(혜택의 정지) 조치를 취할 수 있는 범위는 서한내용에만 한정되는 것이 아니라 한·미 FTA 협정 전체에 해당
- 서한내용이 한·미 FTA 原 협정과 배치되는 부분에서 동 서한내용에 따른 조치에 대해서는 한·미 FTA 原 협정을 위반하였다고 주장하는 것은 불가능

3. 평가

- 서한내용에도 공통적으로 적용될 수 있는 한·미 FTA 협정상의 정의, 제도 및 분쟁해결절차 관련 규정을 준용함을 명시하는 조문화 방식을 사용하여 서한의 조문을 간소하게 규정
- 분쟁해결절차의 경우, 상기 조문 간소화 방식으로 인해 한·미 FTA 原 협정과 서한간의 관계가 불명확해질 가능성이 있는 부분에 대해서는 관련 내용을 각주에 추가함으로써 명확성 유지

※ 다음 합의의사록 2개(자동차 연비·온실가스
기준/ 미국내 한국인 기업내 전근자 비자)
2010.12월 추가협상계기 한·미 통상장관간
별도 합의사항을 문서화한 것임.



IV 참고 : 2개 합의의사록

1. 자동차 연비·온실가스 기준

(1) 내용

1. 새로운 자동차 연비 및 온실가스 배출 규정에 관하여, 대한민국 2009 년도에 대한민국 영역내에서 4,500대까지 자동차를 판매한 제작사는 해당 년도에 동 영역에서 판매한 자동차의 평균 연비 또는 평균 이산화 탄소 배출 수준 중의 하나가 자신에게 적용되었을 그 규정상 해당 목표 수준보다 19% 완화된 목표 수준을 충족할 경우, 그 규정에 설정된 목표 수준을 준수하는 것으로 간주된다고 규정

- 이산화탄소의 경우 19% 완화된 목표 수준이란 그 규정상 수학공식으로 표현되는 70% 기율기를 이용한 해당 목표 수준의 119%를 넘지 아니하는 수준을 말함. (각주)

2. 한·미 양국은 자동차 연비 또는 온실가스 배출에 관한 강제적 기준을 설정하는 새로운 또는 개정된 기술 규정 마련시 관련 기술 개발을 통한 제작사의 연비 및 온실가스 배출 실적의 개선과 WTO TBT협정 제2.4 조에 합치되는 방식으로 연비 또는 온실가스 배출에 관한 국제기준을 고려

※ TBT 협정 제2.4조는 기술규정 제정시 국제기준이 존재하거나 국제기준 제정이 임박한 경우, 해당 국제기준을 반영토록 규정

(2) 내용 설명

- 우리 정부가 2012년부터 도입하고자 하는 연비 또는 온실가스 배출 기준은 녹색성장 및 온실가스 감축이라는 세계적인 추세에 따라 2010.1.13 제정된 “저탄소 녹색성장 기본법”에 따라 마련되고 있는 제도로서, 상기 합의의사록 내용은

한·미 FTA와는 별개의 사안

- ※ 저탄소 녹색성장기본법 제47조 및 시행령 제37조에 따라 환경부는 “자동차 평균에너지소비효율기준·온실가스 배출허용기준 및 기존의 적용·관리 등에 관한 고시”(안)을 2010.9.30 입안예고
- 합의의사록 내용을 반영한 동 고시안을 확정·공포(2011.6.9)

- 아울러, 상기 합의의사록 내용은 이산화탄소를 중심으로 한 온실가스 및 연비 규제와 관련된 것으로, 한·미 FTA 협정상 대기오염물질에 대한 자동차 배출가스 규제와는 규제 대상이 다른 별개 사안
 - 이산화탄소는 일반 배기가스와 같은 국지적 오염유발 요소가 아니라 전 지구대기를 순환하며 기후변화에 영향을 주는 온실가스로서 기후온난화 방지를 위한 감축대상이 되는 가스

(3) 평가

- 우리 정부는 이해관계자들로부터 동 환경부 고시(안)에 대한 의견을 수렴한 바가 있고, 미국은 우리 시장내 점유율이 작은 소규모 제작사가 대규모 제작사에 비하여 새로운 연비 또는 온실가스 배출 규제로 인한 부담을 과도하게 지게되어 시장에서 퇴출되는 일이 없도록 보장해 줄 것을 요청함에 따라 협의를 진행하였으며, 소규모 제작사에 대해 적용될 완화된 기준을 정하게 된 것임.
- 소규모 수량의 자동차를 판매하는 제작사들의 경우 국내에 한정된 차종만을 판매하고 있어, 다양한 차종의 포트폴리오 조합을 통해 연비 및 온실가스 배출 기준(제작사별 판매차량 전체의 평균)을 충족시키기가 어려운 상황



- 이러한 점을 감안, 미국, EU, 캐나다, 일본 등도 연비 또는 온실가스 기준을 도입하면서 소규모 제작사에게 최소한의 시장접근을 보장해 주기 위하여 기준 완화 등 예외조치를 시행
- 우리나라도 미국, EU 등의 제도를 참조하여 국제추세에 맞는 소규모 제작사 예외조치를 도입할 것이라고 이미 예고한 바 있으며(2010.9.30 환경부 고시안 입안예고, 10.13 고시안 설명회), 녹색성장 및 기후변화대응이라는 정책 목표가 훼손되지 않으면서 소규모 제작사들에게 무역장벽이 되지 않도록 하는 결과를 도출
 - 2009년 판매량이 4,500대 이하인 제작사들의 2009년 판매량 합계는 11,237대로서, 동년 국내 승용차시장의 0.9%에 불과
 - ※ 국내 모든 제작사·수입사가 2012~15년간 우리나라의 목표 기준을 충족할 경우 예상되는 이산화탄소 감축량이 연간 419,983톤인 반면, 소규모 제작사 기준 완화로 영향을 받게 될 이산화탄소 감축량은 연간 4,776톤으로서 1.1% 정도에 그칠 것으로 예상
- 아울러, 우리나라가 소규모 제작사로 인정하기로 한 제작사별 규모의 상한선인 4,500대는 미국 및 EU에 비하여 낮은 수준
- 참고로, 미국과의 협의와는 별도로, 우리 정부는 여타 이해관계자들로부터 의견을 수렴한 결과, △ 고시(안)에서 발표했던 온실가스 배출허용기준 공식의 계수를 조정하고, △ 연비 향상 또는 온실가스 배출 감축에 기여하는 신기술에 대한 인센티브 내용을 구체화하며, △ 2009년 판매량이 500대 이하인 제작사에 대해서는 별도의 연비 및 온실가스 배출허용기준을 설정하기로 한바, 이러한 내용을 반영한 환경부 고시가 공표(환경부고시 제2011-89호, 2011.6.9)

《 주요국의 연비 또는 온실가스 배출 규제 소규모 제작사 예외제도 》

1. 미국

- 2009년도 5만~40만대 판매 제작사에 대해 4년간(2012~15년) 매년 2.5만대에 한해 25% 완화된 기준 적용
- 2009년도 5천~5만대 판매 제작사에 대해 5년간(2012~16년) 매년 5만대에 한해 25% 완화된 기준 적용
- 2009년도 5천대 이하 판매 제작사에 대한 별도 기준을 설정 예정

2. EU

- 연간 등록대수 30만대 이하 제작사에 대해서는 해당 제작사의 2007년도 이산화탄소 배출량 실적 대비 25% 감축을 2015년까지 달성 요구
- 연간 등록대수 1만대 이하 제작사에 대해서는 EU 집행위가 승인한 제작사별 별도 이산화탄소 감축계획을 최대 5년까지 허용

3. 일본

- PHP* 특혜를 받는 수입차는 연비규제 적용 제외 (모델별 연 2천대 한정)

* PHP(Preferred Handling Procedure) : 형식승인제의 예외로서, PHP를 선택한 외산차 업체에 대해서는 모델별로 연 2천대까지는 일본정부가 승인한 해외기관이 실시한 “일본 안전기준” 적합성 시험 성적서가 인정되며, 일본의 연비규제 및 배출가스 시험이 적용되지 않음.

4. 캐나다

- 정부는 업체가 소정의 자료와 함께 신청할 경우, 이를 심사하여 모델별로 한정적으로 이산화탄소 규제 적용 면제 가능



〈 캐나다 면제제도 내용 〉

면제 가능 사유	면제기간	단서
규제가 업체에 대하여 상당한 재정적 어려움을 야기	최대 3년	해당 업체의 면제 개시 2년내의 12개월간 전세계 생산량이 1만대를 초과하는 경우 면제 불가 해당 업체의 면제 개시 2년내의 12개월간 캐나다내 생산량 또는 수입량이 1천대를 초과하는 경우 면제 불가
규제가 강행기준 이상의 안전 또는 배출가스 관련 신기술 개발을 저해	최대 2년	모델별 1천대 이내로 한정
규제가 새로운 차량, 엔진 또는 부품 개발을 저해	최대 2년	모델별 1천대 이내로 한정

* 면제 부여시 해당 업체의 온실가스 배출량 통제를 심각하게 감소시키거나 (substantially diminish), 면제를 신청한 업체가 기준 준수를 위해 진정한 노력을 경주했다는 증거를 제시하지 못하는 경우에는 면제 불가

** 규정에 따라 면제 재신청 가능

2. 미국내 한국인 기업내 전근자 비자(L)

(1) 내용

- 미국은 필요한 행정절차가 완료되는 대로, 그러나 한·미 FTA 협정이 발효되는 날 이전에, 대한민국에 대하여 기업내 전근자를 위한 사증의 유효기간을 5년으로 늘림.
 - 미국은 대한민국의 미국 기업내 전근자에 대한 사증 정책을 인정하고 이러한 조치를 취하기로 결정 (각주)

(2) 내용 설명

- 동 사항은 한·미 FTA 협정에는 규정되어 있지 않은 내용이나, 2010.12월 추가협상 과정에서 우리의 요구사항으로 반영된 것
- 한국내 본사에서 미국내 지사로 파견되는 우리 상사 주재원의 비자 관련 유효기간이 새로운 지사 설립시 1년, 기존 지사 근무시 3년의 단기간으로 한정되어 있어 우리 상사 주재원의 원활한 영업활동에 지장 초래
- 동 합의의사록의 비자관련 합의내용을 이행하기 위해 미국 국무부내 관련 규정의 개정이 필요한바, 미국은 필요한 행정 절차를 거쳐 동 규정이 개정되는 대로 우리 진출기업의 기업내 전근자 비자(L)의 유효기간을 일괄적으로 5년으로 연장
 - 기업내 전근자에 대한 정의는 기존 미국 규정에 따른다는 것을 각주에서 명확히 규정
 - ※ “기업내 전근자”란, 미국 입국허가를 위한 신청 시점 이전 3년 내에 회사에 의해 1년 이상 지속적으로 고용되고 그 회사의 지사에 관리자 또는 전문지식과 관련된 자격으로 서비스를 제공하기 위하여 일시적으로 미국에 입국하려고 하는 외국인을 말한다.
- 미국의 이러한 조치는 미국의 기업내 전근자에 대한 한국의 사증 정책을 고려한 결정임을 각주에서 부연 설명

(3) 평가

- 현재 L비자 유효기간과는 별도로 부여 받는 미국내 체류허용기간은 미국내에서 연장이 가능한 반면, 비자는 반드시 미국 밖에서 발급을 받아야 하기 때문에 아래와 같은 각종 부담이 발생
 - (절차) 미국 비자는 해외 주재 미국 대사관 또는 영사관에 서만 발급하므로 비자 갱신을 위해 본인 및 동반가족이 미국 밖으로 출국했다가 돌아오는데 따른 여행경비, 시간 등 부담



- (시간) 보통 비자 만료 2~3개월전 신청이 필요
 - 지사 설립의 경우, 부임후 불과 9~10개월 후부터 비자 연장을 준비하고, 미국 밖으로 출국해야 하므로 기업 활동에 지장을 주는 것은 물론, 시간적·심리적으로 매우 촉박
 - ※ 미국 진출 우리업체 파견근로자는 한국 또는 제3국으로의 출장이 잦아 비자 유효기간이 충분히 확보되어 있지 않으면 기업 활동에 큰 장애가 됨.
- (비용) 연장 심사비용 추가 발생
 - ※ L비자는 영주권 취득을 위해 이용되는 사례가 많기 때문에 미국 이민국에서 매우 엄격하게 심사하고 있으며, 비자 연장 신청시 변호사 비용 및 우선처리제도 이용비(premium processing fee) 1,000달러 등을 추가로 부담하는 경우가 빈번함.
- (서류제출) L비자 연장 신청시 L비자를 처음 신청했을 때 제출한 제반 서류 외에도 재직증명서, 세금신고서 등 각종 추가서류 제출 부담
- 우리나라가 다른 국가보다 L비자 활용도가 높은 현실을 고려할 때, 동 비자 유효기간 연장의 실익은 매우 크다는 것이 업계의 평가

《 기업내 전근자(L)비자 발급 현황 (2007-2010) 》

	한국	호주	싱가폴	칠레
2007	4,209	2,618	661	460
2008	4,312	2,565	524	437
2009	3,488	2,080	448	373
2010	3,811	2,416	521	347
총계	15,820	9,679	2,154	1,617

(출처 : 미 국무부)

- 특히, L 비자 신청자 중 상당수가 중소기업 전근자로 파악되는바, 유효기간 연장의 주요 수혜자가 중소기업이 될 것으로 기대 / 끝/

※ 추가협상 결과 합의문서는 외교통상부 홈페이지
(www.mofat.go.kr 또는 www.fta.go.kr)
에서 열람 및 다운로드 가능



한·미 FTA 상세 설명자료

2011년 7월 인쇄 & 발행

발행 | 외교통상부 FTA 이행과
Tel. (02)2100-0830

인쇄 | 애드컴서울
Tel. (02)2285-6601