

## 자 동 차

### 배기량 기준 조세 [제2.12조]

▣ 개별소비세(차량가격기준×세율 부과) : 적용 단계를 3단계에서 배기량 1,000cc 기준의 2단계로 개편

※ “특별소비세”에서 “개별소비세”로 명칭 변경(2008.1.1)

- 발효전 : 800cc 이하 면제, 801~2,000cc 5%, 2,000cc 초과 10%
- 발효후 : 1,000cc 이하 면제, 1,001~2,000cc 5%, 2,000cc 초과는 발효시 8% → 발효 3년후 5%로 인하

현 행 (07.6.30 서명 당시)		협정 발효(2012.3.15) 이후				
경차 (800cc이하)	면제	경차 (800cc이하)	면제			
소·중형차 (801~2,000cc)	5%	소·중형차 (1,000~2,000cc)	5%			
대형차 (2,000cc초과)	10%	대형차 (2,000cc초과)	2012.3.15	2013.1.1	2014.1.1	2015.1.1
			8%	7%	6%	5%

□ 자동차세(cc 기준 부과) : 5단계를 3단계로 개편

	경차 (800cc이하)	소형차 (801~1,000cc)	소형차 (1,001~1,600cc)	중형차 (1,601~2,000cc)	대형차 (2,000cc초과)
현행	80원	100원	140원	200원	220원
	↓				
개편	80원		140원	200원	

□ 차종간 세율의 차이를 확대하기 위한 배기량에 기초한 새로운 조세의 도입 또는 기존 조세의 수정을 하지 않기로 합의

□ 대한민국 내의 소비자들이 자동차 구매시 의무적으로 매입해야하는 도시철도공채와 지역개발공채를 자동차 구매 즉시 매각하여 공채 액면 가액의 약 80%를 환매할 수 있음을 양측이 확인

※ 환매비율은 채권에 대한 현행 시장 이자율에 따라 변경

- 우리 정부는 환매 방식, 절차 등에 관한 정보를 인터넷 등을 통해 일반에게 알리도록 조치

### 환경기준 (부속서한 '구체적 자동차 규제문제')

□ 우리 대기환경보전법 시행규칙 상의 초저배출차량기준(K-ULEV) 적용에 관한 합의를 협정에 반영

※ K-ULEV : Korea-Ultra Low Emissions Vehicle

- 대한민국내 제작사별 자동차 판매량 및 총판매차량의 배출가스(NMOG) 평균 배출량을 계산하기 위해 캘리포니아 규정집(California LEV II Regulations, Cal. Code Regs. tit. 13, §1961) 및 그 적용 방법을 사용

- 4,500대 이하는 LEV 기준, 4,501대~1만대는 LEV/ULEV 기준, 1만대 초과는 ULEV 기준을 평균배출량 기준으로 적용

※ 평균 배출량 제도(FAS : Fleet Average System)

- 제작사에게 다양한 배출허용기준(캘리포니아의 배출가스 기준인 LEV, ULEV, SULEV)을 허용하여 유연성을 부여하되, 제작사는 전체 자사 판매차량의 배출량 평균이 평균배출량 기준을 충족해야 함.

- 휘발유 동력 차량에 대해서만 초저배출차량기준(K-ULEV) 적용

### 안전기준 (부속서한 '구체적 자동차 규제문제')

- 전년도에 한국에 25,000대 이하로 미국 원산지 차량을 판매한 제작사가 생산한 미국 원산지 자동차는, 그 제작사가 미 연방 자동차 안전기준을 준수한다고 인정하는 경우, 우리 안전기준을 준수한 것으로 간주

- 단, 상용차(맞춤형이 아닌 4.5톤 이하의 픽업트럭 제외)는 위와 별도로 최대길이, 중량 등 협정문에 규정된 16개 안전기준을 만족시켜야 함.

- 다만, 우리 국민의 건강, 안전, 그리고 환경에 중대한 위험을 초래할 경우, 위에도 불구하고 필요한 조치가 가능

- 25,000대 초과인 경우에는 양국간 협의하여 결정

- 우리 자동차 안전기준의 자기인증 관련 규정 제정 또는 개정시 수입 자동차에 대해서는 상기 규정 발표 후 최소 2년간 적용 유예

## 자동차 표준 작업반 (부속서 9-나)

### □ 자동차 작업반의 조정자 역할은 외교통상부와 미 무역대표부가 수행

- 동 작업반은 미국의 교통부, 환경보호청, 우리 지식경제부, 환경부, 국토해양부 및 그 밖의 관련 규제 기관을 포함
- 동 작업반은 양 당사국이 필요하고 적절하다고 판단하면, 다른 전문가 및 이해당사자 포함 가능
- 매년 최소 1회 개최
  - 통상적으로 국제연합 유럽경제이사회(UNECE)의 자동차 규제 조화를 위한 세계총회(WP-29) 또는 양 당사국 모두가 참여하고 자동차 규제 문제를 다루는 그 밖의 양자 또는 다자간 포럼의 회의와 연계하여 개최

### □ 작업반의 기능

- ① 관련 표준, 기술규정 또는 적합성 평가절차의 개발·이행 및 집행과 관련하여 당사국이 제기하는 문제를 해결하기 위해 협의
- ② 양 당사국과 이해당사자간의 협력 증대
- ③ 자동차 규제 문제를 다루는 다자간 국제포럼에서 양 당사국간의 협력을 증진하기 위하여 노력
- ④ 자동차 규제와 관련, 우수규제관행의 개발을 촉진하기 위해 관련 표준, 기술규정 및 적합성 평가절차의 개발·이행 및 집행을 점검

### □ 당사국은 개발중인 관련 표준, 기술규정 및 적합성 평가 절차와 관련 규제영향 분석과 같은 가용한 정보를 작업반에 제공

- 작업반은 당사국이 제공하는 정보를 평가하고, 정보를 제공한 당사국에게 견해를 제공
- 당사국이 채택한 표준, 기술규정 또는 적합성 평가절차에 대해 당사국이 사후이행검토를 수행하는 경우, 결과를 작업반에 제출

### 투명성 (추가협상 서한교환 제3절)

- 자동차에 관련 중요한 규정에 대해 주기적으로 사후이행검토를 실시
  - ※ 추가협상 서한교환 각주 6: “주기적이란 보통 조치가 채택된 다음 날부터 10년 이내에 최소 한번, 그리고 그 이후에는 적절한 때를 말한다.”
- 표준·기술규정·적합성 평가절차의 효과성(명시된 목표의 달성 여부, 부담정도, 당사국의 여타 표준·기술규정·적합성 평가절차와의 양립가능성)에 대해 심사
  - ※ 미측은 Executive order 12866 (Regulatory Planning and Review)에 근거 동 의무를 이행
    - 중요한 현행 규정의 개정 필요성을 정기적으로 검토(Executive order 12866 제5조)
- 우리나라에 대해서는 한·미FTA 발효 2년후 적용

### 표준 협력 (제9.7조)

- 양 당사국은 국제연합 유럽경제이사회의 자동차 규제 조화를 위한 세계총회(WP-29) 등에서 자동차의 환경 및 안전기준의 조화를 위하여 양자적으로 협력
- 자동차와 관련된 기술규정은 정당한 목적 달성에 필요한 것 이상

으로 무역 제한적일 수 없음.

※ 이러한 정당한 목적은 특히 국가안보상의 요건, 인간의 건강 또는 안전, 동물 또는 식물의 생명 또는 건강, 또는 환경의 보호를 의미

## 자동차에 관한 대체적 분쟁 절차 (부속서 22-가)

□ 협정내 자동차 관련 내용에 대한 분쟁해결 신청시 양국 모두 협정내 일반 분쟁해결 절차보다 신속한 절차를 적용할 수 있도록 함.

※ ① 공동위원회 회부전 양자간 협의 생략 ② 공동위원회 협의 60일→30일, ③ 패널 설치후 최초보고서 제출 180일→120일, ④ 최종보고서 제출 45일→21일

□ 서면통보 전달 후 7일내 양국이 회합하여 패널후보자 명부에서 추천으로 패널 구성

■ 패널이 피소국의 특정조치에 대해, ① 피소국이 협정 의무를 위반하였거나, 관련 이익의 무효화·침해를 야기하였으며 ② 그러한 불합치 또는 무효화·침해가 자동차의 판매, 판매를 위한 제의, 구매, 운송, 유통 또는 사용에 실질적으로 영향을 미치는 것으로 최종 판정하는 경우,

■ 승용차(HS 제8703호의 원산지 상품)에 한정하여 그 상품에 대하여 당시 적용하고 있는 실행관세율을 초과하지 않는 수준까지 관세율을 인상할 수 있음.

■ 피소 당사국이 불합치나 무효화 또는 침해를 제거하였다고 패널이 판정하는 경우, 제소 당사국의 인상된 관세는 신속하게 철회

□ 협정 발효 후 10년간(2022.3.14까지) 자동차 신속 분쟁해결 부속서에 따라 설치된 패널이 당사국의 협정 위반 또는 이익의

무효화·침해가 있다고 판정하지 않을 경우, 동 부속서상 절차의 운영은 실효(失效)됨.

### 자동차 긴급수입제한조치 (추가협상 서한교환 제4절)

□ 양국은 자동차 품목(HS 8703 또는 8704 : 승용차 및 화물자동차)에 대해서만 적용가능한 자동차 긴급수입제한조치를 도입

- 한·EU FTA 일반 긴급수입제한조치에서 아래 6가지 요소 차용
  - ① 발동기간은 최대 4년, ② 발동 횟수 미제한, ③ 잠정조치 절차 요건 간소화, ④ 점진적 자유화의무 미규정, ⑤ 2년간 보복금지, ⑥ 관세철폐 종료후 10년간 적용가능

#### < 한·미 FTA 자동차 긴급수입제한조치 주요 요소 >

구분	자동차 긴급수입제한조치	한·미 FTA 일반 긴급수입제한조치
대상품목	자동차	전 품목
① 발동 기간	4년(2년+2년)	3년(2년+1년)
② 발동 횟수	제한 없음	1회 한정
③ 잠정조치	규정 없음	최소 20일 공고 및 최소 45일 조사
④ 점진적 자유화	규정 없음	조치 1년 이후 점진적 자유화
⑤ 보상	최초 2년간 보복 금지 긴급수입제한조치 종료시 보상의무 및 보복권리 소멸규정 삭제	당사국들은 보상에 대한 협의후 보복행사 가능
⑥ 존속 기간	관세 철폐기간 +10년	발효후 10년 (10년 이상 관세 철폐인 경우 해당 기간)