
한·미 FTA 관련 추가협상 결과 상세 설명자료

2010. 12. 5

외 교 통 상 부
통상교섭본부

목 차

I. 배 경	1
II. 경 과	3
III. 합의 내용	5
IV. 평 가	15
V. 분야별 상세 설명	17
1. 자동차 분야	17
2. 우리 요구 사항	36
3. 합의 문서 형식	41

첨부: 한·미 교역 현황

I

배 경

- 한·미 FTA는 2007.6.30 서명된 이후 현재까지 3년 5개월이라는 긴 시간이 흘렀음에도 불구하고 아직 발효가 되지 않고 있음.
 - 한·미 FTA 발효가 당초 예상과는 달리 장기간 지연됨에 따라 한·미 FTA를 통해 실현될 것으로 기대했던 대미 교역 증가, 일자리 창출 등 경제적 효과가 현실화되지 못하고 있음.
 - ※ 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)

- 이 기간 동안 한·미 FTA를 둘러싼 양국내 정치·경제적 환경이 변화됨.
 - 우리나라에서는 2008년초 새로운 정부가 출범한 후, 한·미 FTA 비준동의안이 2009.4.22 국회 상임위(외교통상통일위원회)를 통과하여 본회의 상정 대기중
 - 우리나라는 또한 다른 거대경제권인 EU와의 FTA를 2010.10월 정식 서명하고 2011.7.1 발효를 위한 준비를 하고 있음.
 - 한편, 미국에서는 새로운 정치적 환경의 변화(오바마 신행정부 출범(2009.1월), 민주당 주도 미 의회, 11월 미국 중간선거 일정 등), 경제여건의 변화(세계 금융 위기와 미국내 경기 침체 지속, 미 자동차 산업의 구조조정 등), 무역자유화에 대한 부정적 여론 등으로 인하여 한·미 FTA의 의회인준 절차가 개시되지 못함.

- 특히, 2008년 미국발 금융위기로 미 자동차 산업은 GM과 크라이슬러가 부도직전까지 갈 정도로 상당한 타격을 받게 됨.

※ 2008.12.29 부시행정부는 GM과 크라이슬러에 총 174억불의 구제 금융 지원 결정

- 오바마 미국 대통령은 2008년 대선당시에는 한·미 FTA에 부정적 입장이었으나, 취임 이후 미국 경제회복을 위한 교역 확대, 한국과의 동맹관계 강화, 아시아 지역에서의 미국의 존재감 확대 필요성 등을 고려, 한·미 FTA 진전방안을 모색하게 됨.

- 그러나, 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 의회를 중심으로 초당적으로 제기

* 2009년 양국간 자동차 교역 : (한→미) 451,089대, (미→한) 6,582대

II 경과

- 2010.6.26 토론토에서 개최된 G20 정상회의 계기 한·미 정상회담에서 한미 양국 정상은 한·미 FTA 진전을 위한 모멘텀을 마련하게 됨.
 - 양국 정상은 한·미 FTA 진전을 위하여 양국 정부간 한·미 FTA 관련 협의 개시에 합의한 바, 오바마 대통령은 2010.11월 서울 G20 정상회의전 양국간 협의를 마무리하고, 그 후 수개월내에 미 의회 인준을 요청할 계획임을 표명

- 2010.9~11월 G20 정상회의 계기 한·미 정상회담(2010.11.11)까지 양국 정부간 협의를 하였으나, 양측간 전반적인 의견차와 실질적 협의 시간 부족으로 절충점을 찾지 못함.
 - 한·미 통상장관 협의(10.26, 샌프란시스코)
 - 동 장관급 협의 전에 두차례 비공식 접촉(9.23 샌다이, 10.7. 파리)
 - 실무급 협의(11.4~7, 서울)
 - 한·미 통상장관 회의 (11.8~10, 서울)

- 미국 내에서는 업계·노조·의회로부터 섬유·노동·환경 등 다양한 한·미 FTA 수정요구가 제기되었으나, 미 행정부는 상기 협의에서 자동차와 쇠고기 문제에 국한하여 제기
 - 미측 제기사항중 쇠고기 문제는 우리가 한·미 FTA와 직접 관련이 없는 문제이므로 논의할 수 없다는 강한 입장을 보여 이 문제는 논의되지 않았으며, 결국 양측간 협의는 자동차 분야에 집중되었음.

- 우리는 ① 이미 서명된 FTA 협정문을 수정하는 것은 바람직하지 않고, ② 한·EU FTA와의 균형 유지가 필요하며, ③ 이익의 균형을 반영한 상호 수용가능한 합의를 도출하여야 한다는 기본원칙을 가지고 미측과의 협의에 임하였음.
- 11.11(목) 한·미 정상회담에서 양국 정상은 가능한 빠른 시간 내에 상호 수용 가능한 결과를 도출하기로 합의함.
- 11.30(화)~12.3(금) 워싱턴 인근(메릴랜드주 콜롬비아시)에서 양국 통상장관간 추가 협상을 진행하여 자동차 등 일부 제한된 분야에서 상호 수용 가능한 합의를 도출함.

Ⅲ 합의 내용

※ 상세 합의내용과 평가는 V항(분야별 상세 합의 내용) 참조

《 합의 요지 》

□ 제한된 분야에 대한 “합의 요지” 도출

(자동차 분야)

- 자동차 관세철폐일정 조정(승용차, 화물자동차 및 전기자동차)
- 자동차에 한정된 세이프가드 도입(한·EU FTA 세이프가드 요소 도입)
- 제작사별 25,000대 한도내 미국 안전기준 준수시 우리 안전 기준 준수 인정(상용차는 일부 우리 기준 준수)
- 연비/CO₂ 기준 관련, 소규모 제작사에 대하여 동 기준적용 일부 완화 (동 이슈는 한·미 FTA와는 별개 사안)
- 연비/CO₂ 기반 세제에 대하여 절차적 투명성 규정 적용
- 투명성(사후이행검토 도입, 신규 기술규정 공포후 시행일까지 기간설정)

(우리 요구 분야)

- 돼지고기 관세철폐기간 2년 연장
- 의약품 허가·특허 연계 의무 이행 3년 유예
- 기업내 전근자 비자(L-1) 유효기간 연장

□ 합의 문서

- 상기 “합의 요지”를 토대로 12월중 “서한 교환” 형태의 법률 문서 작성 작업을 추진
 - 연비/CO₂ 기준 및 L-1 비자는 각각 별도 합의의사록 형태로 규정

① 관세 분야

《 합 의 요 지 》

가. 승용차 : 모든 승용차를 대상으로 양국 상호 4년후 철폐

- 미국은 관세 2.5%를 발효후 4년간 유지한 후 철폐(2012.1.1. 협정 발효 전제시 2016.1.1)
- 한국은 발효일에 관세 8%를 4%로 인하하고, 이를 4년간 유지한 후 철폐(상기 전제시 2016.1.1)

나. 전기자동차

- 한국은 발효일에 관세 8%를 4%로 인하하고, 한국(4%)과 미국(2.5%)이 모두 4년간 균등 철폐(상기 전제시 2016.1.1)

다. 화물자동차

- 미국은 9년간 관세(25%) 철폐 일정을 당초 한·미 FTA 일정대로 유지하되, 발효 7년 경과후(상기 전제시 2019.1.1)부터 균등 철폐

☞ 당초 한·미 FTA 협정문상의 승용차 및 전기자동차에 대한 관세철폐 일정을 양국이 모두 4년후 철폐토록 상호 조정 (전기자동차는 한·EU FTA에서도 상호 5년 철폐)

☞ 동 관세철폐 일정은 상호 적용되는 것이며, 우리 승용차 관세도 당초 즉시철폐에서 4년후 철폐로 연장됨.

② 세이프가드

《 합 의 요 지 》

- 한·미 FTA에 규정되어 있는 일반 세이프가드 외에 한·EU FTA 세이프가드의 6개 절차적 요소*를 반영한 자동차에 국한된 상호주의 세이프가드 도입

* 관세철폐후 10년간 적용가능, 발동기간은 최대 4년, 발동 횟수 미제한, 점진적 자유화의무 미규정, 잠정조치 절차요건 간소화, 2년간 보복금지

- 미측이 요구한 “심각한 피해”(serious damage) 발동요건은 삭제

☞ 새로운 자동차 세이프가드의 주요 요소는 한·EU FTA에서 이미 합의된 일반 세이프가드의 내용을 그대로 반영한 것으로서 양측에 상호 적용되는 제도임.

- 자동차 세이프가드 조치가 실제로 발동된 사례는 전무하며, 자동차에 대한 세이프가드 조치가 실제로 이루어지는 경우에도, 인상할 수 있는 관세가 우리는 8%, 미측은 2.5%(승용차)로 미측에 더 큰 부담이 될 것임.

- 우리 자동차 업계의 대미 투자를 통한 현지 생산이 지속 증가하는 한편, 직접 수출은 감소추세에 있으므로 실제로 미측 입장에서 세이프가드 발동요건인 수입 급증이 초래될 가능성은 희박함.

《 우리나라 승용차 대미 시장 진출 현황 》

(단위: 대수, 비중(%)) / 한국자동차공업협회

구분	06년	07년	08년	09년	10년 (전망)
수출	693,124(74.5)	667,999(72.7)	598,126(71.6)	449,403(68.1)	500,000(52.6)
현지생산	236,773(25.5)	250,519(27.3)	237,042(28.4)	210,566(31.9)	450,000(47.4)
총계	929,897	918,518	835,168	659,969	950,000

③ 안전기준

《 합 의 요 지 》

- 제작사별 25,000대까지 미국 안전기준을 준수할 경우 한국 안전기준을 준수한 것으로 인정
- 우리 요구에 따라 아래 세부 사항에 대해 규정
 - (1) 미국으로부터 수입된 자동차에만 적용
 - (2) 25,000대 접근시 동등성 추가 수용 여부 등 검토(review)
 - (3) 버스·트럭 등 상용차에 대해 일부 한국 기준 요건 부과
 - (4) 심각한 안전 문제 발생시 조치 권한 확보(조치 발동 후 협의를 통한 해결책 모색)
- 신기술 적용 자동차에 대하여 부당하게 시장접근을 거부·지연시키지 않는다는 규정 도입 (한·EU FTA 동일내용)

- ☞ 미국산 자동차는 그동안 자기인증제(self-certification)하에 제작사의 자율적 안전기준 준수 확인으로 수입되고 있으며, 차량 제작사별로 자체 안전기준이 엄격하여 안전 수준이 일반적으로 높음.
- ☞ 상기 안전기준 동등성 합의는 미국 제작자들이 우리나라 수출용으로 생산한 차량들을 우리 안전기준에 적합하도록 별도로 개조하기 위해 부담이 됨을 감안한 것으로서, 한·미 FTA 협정문상 6,500대 기준을 25,000대로 상향조정된 것임.
- ☞ 이와 함께 버스·트럭 등 상용차에 대한 예외 규정과 안전문제 발생시 필요조치를 취할 수 있는 권한을 확보함.

④ 연비/CO₂ 기준 (2012~2015년간 시행 예정)

《 합 의 요 지 》

- 4,500대 이하(2009년 판매기준) 제작사에 대해 19% 완화된 기준 적용
- 미래 관련 규정(2016년 이후)

☞ 우리 정부가 2012년부터 시행코자 하는 연비/CO₂ 기준 관련 사항은 2007.6.30 서명된 한·미 FTA에는 규정되어 있지 않은 사안임.

- 이번에 동 사항이 협의에 포함된 이유는 2010년 제정된 저탄소녹색성장기본법(제47조)에 따라 우리 정부가 입안중인 연비/CO₂ 기준(안)에 대하여 현재 이해관계자들의 의견을 수렴하는 과정에 있기 때문임.

☞ 유사한 규제를 도입중인 다른 나라들(EU, 미국, 일본, 캐나다 등)의 사례와 같이, 소규모 판매 자동차 제작사들은 다양한 유형의 자동차 판매가 어려우므로 동 기준 충족이 상대적으로 어려운 점을 고려, 이들에게 최소한의 시장 접근을 보장하는 차원에서 완화된 기준 적용

※ 다른 나라 사례는 30~31페이지 참조 바람.

⑤ 투명성

《 합의 요지 》

- 자동차 관련 주요 규정에 대해 공포후 시행일까지 도입기간 12개월을 부여
- 사후이행검토 제도를 도입하되, 24개월 유예기간 설정

- ☞ 주요 규정 제·개정시 새로운 기준에 맞는 자동차 생산에 시간이 소요됨을 감안하여 자동차 업계에게 준비시간을 충분히 제공
- ☞ 사후이행검토는 한·미 FTA에도 자율적 시행을 규정하고 있으며, 사후적 규제심사를 통해 규제 선진화 도모
 - 24개월의 준비기간을 거쳐 동 제도를 도입
- ☞ 상기 사안은 우리 업계에서도 도입을 희망해 왔으며, 정부의 규제 합리화 정책 방향과도 부합함.

⑥ 연비/CO₂ 기반 세제

《 합 의 요 지 》

- 향후 연비/CO₂에 기반한 자동차 세제에 대한 절차적 투명성 규정
- 상기 규정은 분쟁해결 대상에서 제외하고, 협력 및 협의 절차만 반영

☞ 향후 자동차 세제가 연비/CO₂를 기반으로 도입될 경우 투명하게 입안예고, 이해관계자 의견 수렴, 공포 등의 절차를 진행하도록 하는 원칙적 규정

※ 미측은 당초 대중소 차량간 개별소비세, 자동차세 과세 구간 및 자동차 공채 매입율 구간의 축소를 요구했으나, 우리는 수용하지 않음.

① 돼지고기 관세철폐 기간 연장

《 합의 요지 》

- 당초 한·미 FTA에서 2014.1.1에 관세 철폐하도록 되어 있던 돼지고기 품목(냉동 기타(목살, 갈비살등), HS 0203299000)의 관세철폐 시기를 2016.1.1로 조정하여 관세철폐 기간을 2년 연장

☞ 우리가 자동차 외 여타 분야에서 이익균형 확보를 위해 제기하여 반영된 사항으로서, 상기 품목은 우리의 대미 냉동 돼지고기 총 수입액 1.8억불(2007~8년 평균) 중 93.7%(1.7억불)

② 의약품 허가·특허 연계 의무 이행 유예

《 합의 요지 》

- 한·미 FTA 협정상 복제의약품 시판허가와 관련한 허가·특허 연계 의무의 이행을 3년 유예

☞ 우리가 자동차 외 여타 분야에서 이익균형 확보를 위해 제기하여 반영된 사항으로서, 당초 한·미 FTA 협정은 시판방지조치 의무 이행에 대한 분쟁해결절차 적용을 18개월 유예하도록 하고 있었으나, 이번에 이행 자체가 3년간 유예되도록 합의

※ 한·미 FTA 경제적 효과에 대한 11개 국책연구기관 분석(2007.4월)에 따르면, 허가·특허 연계로 인한 제약업계의 기대매출손실(제네릭 의약품 시판이 9개월 지연될 경우 상정)을 연간 367~794억원으로 추정

③ 기업내 전근자 비자(L-1) 유효기간 연장

《 합 의 요 지 》

- 우리업체의 미국내 지사 파견 근로자에 대한 비자(L-1)의 유효기간을 연장
(지사 신규 창설시 1년→5년, 기존 지사 근무시 3년→5년)

☞ 미국내 우리 지상사 주재원의 비자 유효기간을 연장함으로써 잦은 비자 갱신을 위한 출국 및 서류구비에 따른 시간적·비용적 부담을 완화 (특히, 중소기업)

※ 우리기업이 제기해온 L-1 비자 애로사항

- 미국 비자는 해외 주재 미국 대사관 또는 영사관에서만 발급하므로 비자 갱신을 위해 본인 및 동반가족이 1년 또는 3년내에 미국 밖으로 나가 비자를 받아야 하며, 시간적·금전적 부담은 물론, 비자 발급 여부에 대한 불안감마저 있음.
- 비자 연장시 심사비용 및 연장 신청을 위한 추가서류 준비 등 행정적 부담이 큼.

- 금번 회의 결과는 합의 사항의 요지만 정리
 - “합의 요지”는 각 이슈에 대한 양측간 합의사항 골격을 포함하고 있으며, 이를 기반으로 추후 구체 문안 작업 필요

- 구체 문안 작업 후 양측은 합의된 문서에 서명 추진
 - 문서 형식은 구속력있는 약속(분쟁해결절차의 대상)이 담긴 서한 교환(Exchange of letters) 형태
 - 단, 연비/CO₂ 기준 및 기업내 전근자 비자는 한·미 FTA와 무관한 사안임을 감안, 각각 별도의 합의의사록(Agreed Minutes) 형식으로 작성

- 서명된 문서는 비준 동의를 위하여 양측 입법부에 제출 예정
 - 금번 합의문서는 그 내용상 이미 서명된 한·미 FTA 협정문을 일부 수정하는 사항이 포함되어 있음을 감안, 헌법 제60조의 규정에 따른 국회의 비준동의 필요

IV 평가

- 금번 합의 도출로 그간 3년 5개월여 기간 동안 진전을 보지 못하던 한·미 FTA의 비준·발효 추진을 위한 기반 마련
 - 미 행정부는 금번 합의결과를 토대로 2011년도에 새로 구성될 미 의회에 한·미 FTA 인준 요청 등 필요한 절차를 개시할 것으로 기대
- 금번 합의는 자동차 분야에서 일부 미측의 우려를 해소하면서도, 자동차 분야에서의 상호 적용 및 여타 분야에서 우리의 요구사항 반영을 통해 전체적으로 양측간 이익의 균형을 확보함.
 - 자동차 분야에서 미국차의 한국시장 점유율이 0.5% 정도인 상황에서(2009년 0.5%), 미국 자동차 산업이 처한 어려움과 이에 대한 미 국내정치적 난관 등 미측 우려를 적절히 감안하면서도 미측이 제기하는 사항에 대하여 우리가 수용가능한 수준에서 합의 도출을 추진하고 우리 요구사항도 반영
 - 즉, 우리도 자동차 분야에서 상호주의 하에 이익 균형을 모색하고, 돼지고기 관세철폐 기간 연장, 허가·특허 연계 의무 이행 유예, 기업내 전근자 비자 기간 연장 등 여타 분야에서 우리 이익을 반영
- 금번 합의는 한·미 양국 공히 장기적이고 전략적인 의미에서 win-win하는 결과
 - 우리는 ① 장기간 지연되어 온 한·미 FTA의 경제적 혜택 실현 외에도 ② 한·미 경제·통상 관계를 강화하고, ③ 동 FTA가 양국간 전반적인 동맹 관계를 강화하는 계기 마련

- 미측도 한·미 FTA 진전을 통하여 교역 확대, 대아시아 중시 정책의 진전 및 적극적인 대외 통상정책 추진의 모멘텀을 제공하는 계기 마련
- 금번 합의 도출을 위하여 협정의 실질적 내용의 일부분을 수정하는 제한적인 추가 협상을 진행
 - 우리 정부는 이미 서명된 한·미 FTA의 내용을 수정하는 것은 부적절하다는 일관된 입장을 견지해 왔으나,
 - 자동차 관세철폐 일정 조정 등 미측 제기 문제, 돼지고기 관세철폐 연장 및 허가·특허 연계 이행 유예 등 우리 요구 사항을 다루기 위해서는 한·미 FTA 협정문의 내용 수정이 불가피
- 미측은 쇠고기 문제와 자동차 문제를 제기하였으나, 우리는 쇠고기 문제는 한·미 FTA와 직접 관련이 없는 사항이라는 입장을 견지하여, 쇠고기 문제는 논의하지 않았음.

V 분야별 상세 설명

1 자동차 분야

1 자동차 관세

승용차

1. 합의 내용

- 모든 승용차 대상으로 양국 상호 4년후 철폐
 - 미국은 관세 2.5%를 발효후 4년간 유지한 후 철폐 (2012.1.1. 발효 전제시 2016.1.1)
 - 한국은 발효일에 관세 8%를 4%로 인하하고, 이를 4년간 유지한 후 철폐(상기 전제시 2016.1.1)

2. 상세 설명

- 금번 추가협상을 통해 양국 모두 발효후 4년간 관세를 유지하다가 일괄 철폐하기로 조정
 - ※ 당초 한미 FTA상 승용차 관세 철폐 일정
 - 한국 : 모든 승용차 즉시철폐
 - 미국 : 3,000cc 이하 즉시철폐 / 3,000cc 초과 2년간 균등철폐
- 추가협상 초기에 미측은 우리측 관세 즉시철폐는 그대로 두고 미측 관세를 8~10년 연장할 것을 요구하여 우리는 이미 합의된 관세양허의 수정은 불가하다는 입장을 견지하였으나, 상호 적용 원칙을 전제로 관세양허 일부 수정에 합의

- △ 우리와 미국이 관세일정을 함께 조정하는 것이며, △ 미측이 우리(8%→4%)보다 저관세(2.5%)이고 우리 차량의 현지 생산이 증가추세에 있다는 점 고려

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

전기자동차

1. 합의 내용

- 한국은 발효일에 관세 8%를 4%로 인하하고, 한국(4%)과 미국(2.5%)이 모두 4년간 균등 철폐(2012.1.1 발효 전제시 2016.1.1)

2. 상세 설명

- 금번 추가 협상을 통해 양국 모두 전기자동차 관세(한국 8%, 미국 2.5%)를 현재의 9년간 철폐에서 4년간 철폐로 단축함.

※ 당초 전기자동차 관세 철폐 일정

- 한국 : 9년간 균등 철폐
- 미국 : 9년간 균등 철폐

- 한·EU FTA에서도 전기자동차에 대해서는 상호 5년 철폐로 규정되어 있음.
- 동 합의는 우리의 녹색성장 정책의 취지에 부합하고 미래형 친환경차 보급 확산에 기여하며, 우리의 미국 시장 진출 기회도 확대할 수 있을 것으로 기대

- 1) 현행 우리 업계의 생산 및 보급 계획 달성시 2015년까지는 경쟁력 확보가 가능하다는 것이 일반적 전망
 - 국내업체의 순수 전기차 “블루온” 개발시 축적된 기술을 응용·활용하여 2014년까지 중형 전기차 개발과 양산체계를 조기에 구축
 - ※ 10.9.14 현대·기아차는 대량생산이 가능한 순수전기차 “블루온” 500대 양산, 2012년에는 전기차 모델 대량생산에 돌입한다고 발표
 - 전기차 생산체계 구축을 기반으로 배터리, 모터 등 부품, 경량화 등 전기차 관련 기술 집중개발시 2015년까지 경쟁력 확보 가능

- 2) 더불어, 충전인프라 구축 등에 소요되는 시간을 감안할 때, 2015년 이후에는 전기차 산업기반을 위한 내수확보가 가능할 것으로 예상

화물자동차

1. 합의 내용

- 미국의 화물자동차 관세(25%)를 당초 9년간 균등 철폐에서, 철폐 기간을 그대로 유지하되, 발효 7년 경과후(2012.1.1 발효 전제시 2019.1.1)부터 균등 관세 철폐하도록 관세철폐 방식 조정

2. 상세 설명

- 당초 한·미 FTA에서 규정된 화물자동차 관세철폐단계 자체(9년간)는 그대로 두고, 발효 7년 경과후 (2012.1.1. 발효전제시 2019.1.1)부터 균등 인하하여 철폐하는 방식으로 변경

※ 당초 한미 FTA상 미 화물자동차 관세(25%) 철폐 일정 : 9년간 균등철폐

- 우리나라의 화물자동차 대미 수출 실적이 미미한 점(2007~9년 평균 110만불)에 비추어 금번 협의 내용의 상업적 영향은 크지 않을 것으로 전망

가. 합의 내용

- 한·미 FTA에 규정되어 있는 일반 세이프가드 외에 자동차에 한정된 새로운 세이프가드 도입(상호적용)
 - 발동절차는 한·EU FTA 일반 세이프가드의 6개 요소를 반영

<한-EU FTA 6개 절차적 요소>

- 존속기간: 관세철폐기간이후 10년간 세이프가드 조치 발동 가능
- 조치기간: 최초 적용기간 2년에 2년 연장하여 조치 가능
- 보복조항: 세이프가드 조치후 최초 2년간은 보상에 대한 합의가 없더라도 보복 금지
- 점진적 자유화 조항 없음: 세이프가드 조치가 1년 이상 지속될 경우에도 점진적 자유화 조항이 없음.
- 발동횟수: 동일한 품목에 대해 1회 이상 발동을 금지한 제한 없음.
- 잠정조치 절차 요건 간소화: 조사 개시 45일 이후 잠정 조치 요건 및 조치 적용 이후 최소 20일간 통보 요건 없음.

나. 상세 설명

- FTA상의 세이프가드 조치는 특정품목의 관세가 인하되거나 철폐되어 한쪽 당사국에서 다른쪽 당사국으로의 수입이 급증됨으로써 해당 당사국의 산업에 심각한 피해가 발생할 경우, 수입국 정부가 FTA로 인화된 관세를 다시 원래 수준으로 복귀하여 자국 시장을 보호할 수 있도록 하는 조치를 말함.

- 한·미 FTA에서도 모든 품목에 일반적으로 적용될 수 있는 세이프가드 조치가 규정되어 있으나, 금번 합의된 세이프가드는 한·EU FTA 일반 세이프가드에 규정된 요소를 그대로 반영하여, 자동차에 한정하여 적용할 수 있도록 한 것임.
- 한·EU FTA 일반 세이프가드에 기반을 두고 이번에 합의된 자동차 세이프가드 제도중 특기 사항은 아래와 같음.
 - 존속기간은 관세철폐기간 이후 10년간이나, 세이프가드 조치는 FTA로 인한 관세인하나 철폐에 따른 수입급증을 발동요건으로 하므로, FTA 발효후 관세가 인하되거나 철폐되지 않고 그대로 유지되는 기간중에는 세이프가드 조치 발동이 원천적으로 불가능함. 따라서, 미국의 승용차 관세가 유지되는 발효후 4년간, 화물자동차 관세가 유지되는 발효후 7년간은 세이프가드 조치 발동이 불가함.
 - 세이프가드 조치후 최소 2년간은 보복을 금지하도록 하고 있으나, 이는 WTO 세이프가드 협정에서 규정하고 있는 3년간 보복 금지기간(WTO 세이프가드 협정 제8조 제3항)보다는 1년을 축소한 것임.
- 우리 자동차는 미국내 현지 생산은 증가하고 있는 반면, 직접 수출은 감소 추세인 바, 발동요건인 “수입 급증(import surge)”이 실현될 가능성은 크지 않음.
- 동 세이프가드는 양측에 상호 적용되는 제도로써, 미국으로부터의 자동차 수입 급증시 우리도 활용을 고려할 수 있는 제도임.

- 자동차에 대한 세이프가드 조치가 이루어지는 경우, 인상할 수 있는 수입관세가 우리는 8%, 미측은 2.5%(승용차)로서 오히려 미측에도 큰 관세 부담이 있음.

※ 미국이 자동차에 대하여 세이프가드 조치를 발동한 사례는 없으며, 95년 이후의 WTO 통계상으로도 세계적으로 자동차에 대한 세이프가드 조치 사례 전무

가. 합의 내용

- (자동차 안전기준 동등성) 연간 한국내 판매량이 25,000대 이하인 미국 자동차 제작사의 경우, 미국 안전기준을 준수하면 우리 안전기준을 준수한 것으로 동등성을 인정
 - 미국으로부터 수입된 자동차에만 적용
 - 자동차 판매량이 상기 한도에 접근시 동등성 추가 수용 여부 검토
 - 버스·트럭 등 상용차에 대해 일부 한국 기준 요건 부과
 - 심각한 안전 문제 발생시 조치 권한 확보(조치 발동 후 협의를 통한 해결책 모색)

- (신기술 제품 규정) 한·EU FTA에 규정된 바와 같이 △ 신기술 또는 새로운 특성을 적용한 자동차에 대하여 건강, 안전, 또는 환경에 위험을 초래한다는 사실을 증명하지 못하는 한, 시장접근을 거부하거나 지연하지 않기로 하고, △ 시장접근을 거부하거나 리콜을 결정하는 경우, 상대방에게 결정 내용을 통보기로 함.

나. 상세 설명

안전기준

- 당초 한·미 FTA 협정문에서는 한국내 연간 판매량이 6,500대 이하인 제작사에 대해서는 한국 안전기준 또는 미국 안전기준을 충족하면 되는 것으로 동등성을 부여한 바, 이번에 그 한도 기준을 2만5천대로 상향 조정한 것임.
 - 대상 차량은 미국으로부터 수입된 자동차로 명시
- 승합·화물·특수차 등 상용차는 양국의 교통환경 특성을 반영하여 서로 다르게 제정된 기준이 많기 때문에 그 경우 일부 한국 안전기준을 준수하도록 함.
- 동 안전기준 합의는 우리 국내시장 점유율이 0.5% 정도인 미국 제작사들이 우리나라 수출용으로 생산한 차량들을 우리 기준에 적합하도록 별도로 개조하기 위한 부담이 과도할 수 있다는 점을 감안한 것임.
 - 아울러, △ 승용차 기준은 대부분의 미국기준이 우리 안전기준과 유사하며, △ 미국산 자동차는 그동안 자기 인증제 (self-certification)하에 제작사의 자율적 안전기준 준수 확인으로 수입되고 있으며, 미국 제작사들은 자체 안전기준이 엄격하여 안전수준이 일반적으로 높고, △기합의된 한·미 FTA에서도 이러한 관점에서 일정 한도내 미국기준 준수를 이미 인정한 점도 고려
- 현재 우리나라에서는 미국기준으로 제작한 수입차에 대해서는 미국기준에 따른 안전성 검사를 실시하여 미국기준 충족 여부를

조사할 수 있는 시설과 장비를 교통안전공단 자동차성능연구소에 구축 중

- 또한 수입차에 대한 안전도 평가를 확대하여 국민들에게 수입차 안전성에 대해 더 많은 정보를 제공하고, 외국의 자동차 제작결함 정보 등을 모니터링하여 수입차 결함 발생시 즉시 조사하여 리콜 조치할 계획

신기술 제품 규정

- 동 사항은 한·EU FTA에도 동일 내용이 규정되어 있음.

한·EU FTA 부속서 2-다 제6조 주요내용

- ◆ 자동차 관련 신기술 혹은 새로운 특성이 건강, 안전, 또는 환경에 위험을 초래한다는 사실을 증명하지 못하는 한, 신기술 또는 새로운 특성을 적용한 제품에 대한 시장접근의 거부나 지연 불가
- ◆ 시장접근을 거부하거나 리콜을 결정하는 경우, 이에 관한 과학적, 기술적 정보를 상대측에 통보

- 동 규정은 자동차 관련 기술 개발이 신속하게 진행되고 있음에도 불구하고, 이러한 기술이 사용된 제품에 대한 관련 기준 마련이 되지 않아 제품 출시가 지장을 받을 경우에 대비하여 마련된 규정임.
 - 신기술 제품이 건강, 안전 또는 환경에 위험을 초래한다는 사실이 입증될 경우에는 출시가 거부될 수 있으므로, 적용기준이 없다는 이유만으로 안전성이 확인되지 않은 제품이 무분별하게 유입되지는 않을 것임.

- 또한, 동 규정은 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 전망

참고

미국 승용차의 한국시장 점유율

(단위 : %, 대수)

	2007년		2008년		2009년		2010년 1~10월	
	점유율	대수	점유율	대수	점유율	대수	점유율	대수
미국	0.60	6,235	0.68	6,980	0.50	6,140	0.59	6,247
유럽	2.84	29,522	3.23	33,017	3.06	37,826	4.57	48,724
일본	1.69	17,633	2.12	21,651	1.38	17,027	1.78	18,986
전체	5.13	53,390	6.04	61,648	4.94	60,993	6.94	73,957

자료 출처 : 한국수입자동차협회 (KAIDA)

가. 합의 내용

- 자동차 평균 에너지 소비효율 기준 및 온실가스 배출허용기준 (환경부 고시, 2010.9.30 입안예고, 2012~2015 시행 예정): 2009년 한국내 판매량이 4,500대 이하인 자동차 제작사에 대해서는 19% 완화된 기준을 적용
- 미래규정(2016년도 이후): 추후 구체 문안 협의 예정

나. 상세 설명

- 우리 정부가 2012년부터 도입하고자 하는 연비/CO₂ 기준은 녹색성장·온실가스 감축 등의 세계적인 추세를 따라 2010.1.13 제정된 “저탄소 녹색성장 기본법”에 따라 준비되고 있는 제도로써, 한·미 FTA(2007.6.30 서명)와는 별개의 사안임.
 - ※ 저탄소 녹색성장기본법 제47조 및 시행령 제37조에 따라 환경부는 “자동차 평균에너지소비효율기준·온실가스 배출허용기준 및 기준의 적용·관리 등에 관한 고시”(안)을 2010.9.30 입안예고
- 금번 협의는 CO₂를 중심으로 한 온실가스 및 연비 규제와 관련된 것으로, 한·미 FTA 협정문에 규정된 대기오염물질에 대한 자동차 배출가스 규제와는 다름.
 - CO₂는 일반 배기가스와 같은 국지적 오염유발요소가 아니라 전 지구대기를 순환하며 기후변화에 영향을 주는 온실가스로서 기후온난화 방지를 위한 감축대상이 되는 가스임.
- 동 고시(안)에 대하여 현재 이해관계자들의 의견 수렴 과정에 있는 바, 소규모 판매 자동차 제작사에게 최소한의 시장접근을 보장하는 차원에서 미측과 협의를 진행하여, 국내에 소규모로

자동차를 판매하는 미국 자동차 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/CO₂ 기준(제작사별 판매차량 전체의 평균)을 맞추기가 쉽지 않은 상황
- 이러한 점을 감안, 미국, EU, 캐나다, 일본 등도 연비/CO₂ 규제를 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(9.30 환경부 고시안 입안예고, 10.13 고시안 설명회), 녹색 성장 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 CO₂ 감축량이 연간 419,983톤인 반면, 소규모 제작사 기준 완화로 영향을 받게 될 CO₂ 감축량은 연간 4,834톤으로서 1.15% 정도에 그칠 것으로 예상
- 아울러, 우리측이 소규모 제작사로 인정하기로 한 제작사별 규모의 상한선인 4,500대는 미국, EU에 비하여 낮은 수준

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 CO₂ 배출량 실적 대비 25% 감축을 2015년까지 달성할 것을 요구
- 연간 등록대수 1만대 이하 제작사에 대해서는 EU집행위가 승인한 제작사별 별도 CO₂ 감축계획을 최대 5년까지 허용

3. 캐나다

- 정부는 업체가 소정의 자료와 함께 신청할 경우, 이를 심사하여 모델별로 한정적으로 CO₂ 규제 적용 면제 가능

< 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

4. 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 해외 기관이 실시한 “일본 안전기준” 적합성 시험 성적서가 인정되며, 일본의 연비규제 및 배출가스 시험이 적용되지 않음.

자동차 주요 규정 제·개정시 12개월의 도입 기간 부여

가. 합의 내용

- 한국이나 미국이 자동차 관련 주요 규정을 도입할 경우, 공포일로부터 시행일까지 12개월간 도입기간을 부여
 - 단, 안전·건강·환경보호 또는 국가안보상 긴급한 상황 발생시에는 예외

나. 상세 설명

- 한·미 양국 공히 새로운 기준에 맞는 자동차 생산에 시간이 소요됨을 감안하여 업계가 새로운 자동차관련 규정 도입에 대비할 수 있도록 하자는 취지의 규정임.
 - 자동차 제작사는 자동차 관련 주요 규정에 적응하기가 쉽지 않으므로, 이러한 변화에 대해 사전에 대비할 수 있도록 준비기간을 제공하는 것은 국내 규제제도 선진화 차원에서도 바람직함.

- 모든 기술규정에 대하여 이러한 도입기간을 부여해야 하는 것은 아니며, 예컨대 자동차 기술이나 디자인에 실질적 변화가 요구되는 주요 규정에 한정된 것임.
- 또한, 안전, 건강, 환경보호 또는 국가안보상 긴급한 상황이 발생하거나 발생할 우려가 있을 경우에는(WTO/TBT 협정) 동 기간을 제공하지 않을 수 있음.
- WTO에서는 모든 기술 규정에 대해 공포일로부터 시행일 까지 최소한 6개월의 기간을 부여하도록 하고 있음.
- 아울러, 기술규정 유예기간 부여는 상호적으로 적용되는 것으로서, 우리 자동차 업계가 미국의 자동차 기술규정 변경 또는 신규 도입시 충분한 적응기간을 확보하게 되어, 미국 자동차 시장 접근성을 향상시키는 효과도 기대할 수 있음.

사후이행검토 제도 의무 실시

가. 합의 내용

- 자동차에 영향을 미치는 주요 표준, 기술규정 또는 적합성 평가 절차에 대해 동 규정의 시행이후 일정한 기간이 지난 후 동 규정의 본래 목표 달성 여부, 업계 부담 정도, 효과성 등에 대해 검토하도록 하는 제도를 도입하기로 함.
 - 우리의 경우 24개월 유예기간을 두고 도입

나. 상세 설명

- 사후이행검토는 한·미 FTA 협정에서도 관련 내용이 반영되어 있었던 제도임.

※ 사후이행검토 정의 (한미 FTA 부속서 9-나 5항)

- 표준, 기술규정 또는 적합성 평가 절차(이하 “표준 등”)가 이행된 이후, 그 효과성에 대한 포괄적이고 체계적인 심사를 하는 것을 의미하며, 이러한 심사에는 표준 등이 명시된 목표를 달성하였는지 여부, 표준 등이 부과하는 부담과 당사자가 채택하는 그 밖의 표준 등과의 양립가능성 등을 포함
- 사후이행검토 제도의 도입은 국내의 규제 개혁 및 정비 차원에서 도움이 되는 내용으로서 OECD에서도 적극 권장하고 있는 규제검토제도의 취지에 부합함.
- 동 사후이행검토는 자동차에 영향을 미치는 주요 규정에 한정되며, 우리의 경우 동 도입 준비를 위해 24개월의 유예기간을 부여하기로 함.

가. 합의 내용

- 미래에 연비/CO₂를 기반으로 하는 자동차 세제에 대하여 절차적 투명성을 규정하되, 동 규정은 분쟁해결절차에서 제외하고 협력 및 협의절차 포함

나. 상세 설명

- 현재 배기량 기준의 자동차 세제가 향후 연비/CO₂를 기반으로 될 경우 투명하게 입안예고, 이해관계자 의견 수렴, 공포 등의 절차를 진행하도록 하는 원칙적 규정
 - 동 내용에 대해 분쟁해결 절차 대상에서 제외하고, 협력 및 협의 절차만 반영
- ※ 미측은 당초 대중소 차량간 개별소비세, 자동차세 과세 구간 및 자동차 공채 매입율 구간의 축소를 요구했으나, 우리는 수용하지 않음.

2 우리 요구사항

1 돼지고기 관세철폐 기간 연장

가. 합의 내용

- 한·미 FTA에서 2014.1.1자로 관세 철폐하도록 되어 있던 돼지고기 품목(냉동 기타(목살, 갈비살 등) 1개 품목(0203299000, 관세 25%))에 대해 일정을 2년 연장, 아래 일정으로 관세를 감축하여 2016.1.1 철폐

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

나. 상세 설명

- 한·미 FTA 협정상 돼지고기 21개 품목에 대해서는 발효일과 관계없이 절대연도 2014년이라는 특정시점이 관세철폐 시점으로 설정되어 있었음(양허유형 Q).
- 금번 협의시 동 21개 품목 중 냉동 기타(목살, 갈비살 등) 1개 품목(0203299000, 관세 25%)의 관세 철폐시기가 2016.1.1로 2년 연장되었으며 각 연도별 관세율은 한·EU FTA에서의 관세율을 감안하여 결정
 - 동 품목은 우리의 대미 냉동 돼지고기 총 수입액 1.8억불 (2007~2008 평균) 중 93.7%(1.7억불) 차지

《 2007~2009 돼지고기 냉동기타 (HS 0203.29.9000) 대미 수입 현황 》
(단위: 천불)

2007	2008	2009	평균
161,576	177,884	160,418	166,626

- 우리 민감품목인 돼지고기의 관세 철폐 일정을 연장함으로써 국내 양돈업계의 경쟁력 강화를 위한 시간을 추가 확보

가. 합의 내용

- 한·미 FTA 협정상 복제의약품 시판허가와 관련한 허가·특허 연계 의무 이행을 3년 유예

나. 상세 설명

- 허가·특허 연계 의무는 복제 의약품(제네릭 의약품) 시판 허가를 받기 위해 원 개발자가 제출한 자료를 기초로 하여 후발신청자가 허가를 신청하는 경우, 허가단계에서 아래와 같은 특허 침해 방지 조치를 취해야 하는 의무를 말함.
 - 식약청에 통보된 의약품 특허에 대해 ① 특허기간 도중 시장에 진입하기 위해 복제약 시판허가를 신청한 사람의 신원을 특허권자에게 통보하고, ② 특허권자의 동의 또는 묵인이 없이는 후발 신청자의 제품이 판매되지 않도록 허가 단계에서 조치를 취함 (한미 FTA 제18.9조 제5항).
- 당초 한·미 FTA 협정문은 시판방지조치에 대하여는 협정 발효후 18개월 동안 분쟁해결절차에 회부할 수 없도록 하였으나, 금번 합의를 통해 이행 자체가 3년간 유예되게 되었음.
- 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 예상됨.

- ※ 한미 FTA 경제적 효과에 대한 11개 국책연구기관 분석(2007.4월)에 따르면,
허가·특허 연계로 인한 제약업계의 첫 5년간 기대매출손실(제네릭 의약품
시판이 9개월 지연될 경우 상정)을 연간 367~794억원으로 추정
- 3년간 유예 합의로 총 1,100~2,382억원의 기대매출 손실을 방지하는 효과

가. 합의 내용

우리업체의 미국내 지사 파견근로자에 대한 비자(L-1) 유효기간 연장:
 (지사를 새롭게 설립하여 근무하는 경우) 1년→5년, (이미 설립된
 지사에 근무하는 경우) 3년→5년

나. 상세 설명

- 동 사항은 한·미 FTA 협정에는 규정되어 있지 않은 내용이나, 상기 합의를 통해 한국내 본사에서 미국내 지사로 파견되는 우리 상사 주재원의 비자 관련 애로사항이 상당히 완화될 것으로 기대
- 현재는 L-1 비자 발급시 미국내에 새롭게 지사를 설립하는 경우에는 1년, 이미 설립된 지사에 근무하는 경우에는 3년의 비자 유효기간이 부여되고 있으나, 비자 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 영사관에서만 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

※ 미국진출 우리업체 파견근로자는 한국 또는 제3국으로의 출장이 잦아 비자 유효기간이 충분히 확보되어 있지 않으면 기업 활동에 큰 장애가 됨.

- (비용) 연장 심사비용 추가 발생

※ L-1 비자는 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) L-1 비자 연장 신청시 L-1 비자를 처음 신청했을 때 제출한 제반 서류 외에도 재직증명서, 세금신고서 등 각종 추가서류 제출 부담

○ 우리나라가 다른 국가보다 L-1 비자 활용도가 높은 현실을 고려할 때, 동 비자 유효기간 연장의 실익이 큼.

《 기업내 전근자(L-1)비자 발급 현황 (2007-2009) 》

	한국	호주	싱가폴	칠레
2007	1,475	1,349	327	170
2008	1,579	1,340	270	183
2009	1,258	1,062	252	156
총계	4,312	3,751	849	509

(출처 : 미 국무부)

○ L-1 비자 신청자 중 상당수가 중소기업 전근자로 파악되는 바, 유효기간 연장의 주요 수혜자가 중소기업이 될 것으로 기대

3 합의 문서 형식

가. 합의 내용

- 2007.6.30 이미 서명된 한·미 FTA 협정문은 그대로 두고, 이번에 합의된 내용은 구속력있는 약속(분쟁해결 절차 대상)을 담은 서한 교환(Exchange of letters) 형식으로 규정하기로 함.
- 다만, 연비/CO₂ 관련 기준 및 L-1 비자 연장은 한·미 FTA에는 규정되어 있지 않은 사항을 감안, 각각 별도의 합의의사록(Agreed Minutes) 형태로 반영하기로 함.

나. 상세 설명

- 금번 협상에서는 주요 이슈에 대한 골격에 합의한 것이며, 동 합의내용을 담은 구체적인 합의문안 작성 작업은 조만간 양국간 실무협의를 통해 완료할 계획임.
- 구체적 문안작성 작업의 결과물인 합의문서는 분쟁해결 대상이 되는 구속력있는 약속을 담은 “서한 교환”(Exchange of letters) 형식으로 규정하기로 함.
 - 다만, 연비/CO₂ 기준 및 L-1 비자 관련 내용은 한·미 FTA 협정문에 포함되지 않은 사항을 감안, 합의 결과를 분쟁해결절차의 적용을 받지 않는 별도의 합의의사록(Agreed Minutes) 형식으로 정리하기로 함.
- 합의 문서는 국내절차(법제처 심사, 국무회의 심의)를 거쳐 금년말 또는 내년 초까지 서명하는 방향으로 작업을 진행할 계획임.

첨부 : 한 · 미 교역 현황

□ 한국의 대미 수출입

(단위 : 억불, %)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010.1-9
총교역액	719.3	768.4	829.9	847.4	666.9	665.5
수 출	413.4 (-3.5)	431.8 (4.5)	457.7 (6.0)	463.8 (1.3)	376.5 (-18.8)	362.5 (31.3)
수 입	305.9 (6.3)	336.5 (10.0)	372.2 (10.6)	383.7 (3.1)	290.4 (-24.3)	303.1 (46.5)
무역수지	107.6	95.3	85.5	80.1	86.1	59.4

* 출처 : 무역협회

□ 한 · 미 투자 현황

(단위 : 억불(건), 신고기준)

구분		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010.1-6	누 계
대한투자	건수	553	496	498	474	456	388	285	9,147
	금액	47.2	26.9	17.0	23.4	13.3	14.9	7.8	425.8
대미투자	건수	1,306	1,773	1,906	2,147	1,739	1,265	1,415	20,014
	금액	14.7	14.3	22.0	44.2	62.3	39.2	38.5	396.5

* 출처 : 지식경제부(대한투자), 한국수출입은행(대미투자)

대미투자 (1968-), 대한투자 (1962-)

□ 한 · 미간 인적교류 현황

(단위 : 명)

구분		2005	2006	2007	2008	2009
미국인의 한국입국	명 수	530,633	555,705	587,324	610,083	611,327
	증가율	3.8	4.7	5.7	3.9	0.2
한국인의 미국입국	명 수	705,093	757,721	806,175	759,394	743,846
	증가율	12.5	36.7	6.4	-5.8	-2.0

* 출처 : 한국관광공사, 증가율은 전년동기대비

□ 한국의 대미 무역 수지(2009년)

(단위 : 십억불, %)

		상품+서비스			상품무역			서비스무역		
		수지	수출	수입	수지	수출	수입	수지	수출	수입
전세계		38.9	432.1	393.2	56.1	373.6	317.5	-17.2	58.5	75.7
미국	금액	1.2	51.5	50.3	10.8	40.1	29.3	-9.6	11.4	21.0
	비중	3.1	11.9	12.78	19.3	10.7	9.2	55.8	19.5	27.7

* 출처 : 한국은행

□ 우리나라의 10대 대미 수출입 품목(2009년)

(단위: 백만불, %)

구분	수 출		수 입	
	품목	금액(비중)	품목	금액(비중)
	총계	37,650(100)	총계	29,039(100)
1	무선통신기기	8,958(23.8)	반도체	2,745(9.5)
2	자동차	5,499(14.6)	항공기 및 부품	1,532(5.3)
3	반도체	2,396(6.4)	식물성 물질	1,529(5.3)
4	자동차부품	2,131(5.7)	반도체 제조용 장비	1,270(4.4)
5	석유제품	1,854(4.9)	곡실류	1,074(3.7)
6	컴퓨터	1,110(2.9)	합금철선철 및 고철	915(3.2)
7	섬유 및 화학기계	1,077(2.9)	계측제어분석기	902(3.1)
8	고무제품	728(1.9)	원동기 및 펌프	780(2.7)
9	평판디스플레이 및 센서	659(1.8)	정밀화학원료	739(2.5)
10	냉장고	628(1.7)	컴퓨터	637(2.2)

* 출처 : 한국무역협회, MTI 3단위 기준

□ 승용차 수출입 통계 (통관기준)

		2004년	2005년	2006년	2007년	2008년	2009	2010.1-9
내 수		857,977 (-14.4)	913,550 (6.5)	935,681 (2.4)	986,416 (5.4)	958,854 (-2.8)	1,174,743 (22.5)	880,832 (8.9)
수 출	전 체	2,276,576 (32.3)	2,456,525 (7.9)	2,530,180 (3.0)	2,718,548 (7.4)	2,870,227 (-10.8)	2,284,736 (-20.4)	2,055,099 (29.1)
	미 국	853,330 (17.8)	708,995 (-16.9)	693,124 (-2.2)	667,999 (-3.6)	598,126 (-10.5)	449,403 (-24.9)	371,611 (16.5)
	EU27	666,988 (37.7)	783,140 (17.4)	734,710 (-6.2)	626,912 (-17.6)	411,772 (-36.2)	301,839 (-26.7)	226,562 (6.8)
	일 본	3,395 (57.0)	4,161 (22.6)	950 (-77.2)	715 (-24.7)	506 (-58.7)	1,207 (138.5)	253 (-72.6)
	기 타	752,863 (47.9)	960,229 (27.5)	1,101,396 (14.7)	1,422,922 (29.2)	1,858,787 (30.6)	1,530,632 (-17.7)	1,456,673 (37.4)
수 입	미 국	2,791 (-8.8)	3,795 (36.0)	3,059 (-19.4)	6,502 (112.6)	7,310 (12.5)	6,256 (-14.4)	9,651 (116.4)
	EU27	14,280 (0.9)	21,990 (54.0)	29,404 (33.7)	36,106 (22.8)	38,295 (8.1)	37,955 (-0.9)	45,496 (69.3)
	일 본	7,903 (92.1)	9,765 (23.6)	13,246 (35.6)	19,494 (47.2)	26,121 (34.1)	16,544 (-36.7)	16,837 (69.6)
	기 타	1,321 (-1.7)	4,025 (204.7)	1,987 (-50.6)	1,781 (-10.4)	3,913 (119.4)	4,444 (13.6)	3,472 (3.8)
	계	26,295 (16.0)	39,575 (50.5)	47,696 (20.5)	63,883 (33.9)	75,639 (19.7)	65,199 (-13.8)	75,456 (69.2)

(source: 한국자동차공업협회(KAMA), 단위 : 대, ()안은 전년동기대비 증감율 %)

- 주) 1. 승용차 : HS code 8703 (8703.10은 제외)
 2. 2008.6부터 KAMA회원사 이외 통관물량 및 중고차포함
 3. 2008.6 통관기준 점유율 불포함

□ 우리나라 승용차 대미시장 진출 현황 (단위: 대, 비중(%))

구분	06년	07년	08년	09년	10년 (전망)
수출	693,124(74.5)	667,999(72.7)	598,126(71.6)	449,403(68.1)	500,000(52.6)
현지생산	236,773(25.5)	250,519(27.3)	237,042(28.4)	210,566(31.9)	450,000(47.4)
총계	929,897	918,518	835,168	659,969	950,000

□ 우리나라 자동차 부품 대미수출 현황 (단위: 억불, 증가율(%))

구분	06년	07년	08년	09년	10년 (전망)
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)	186(60.0)

/ 끝 /