

보 도 설 명 자 료

('22. 8. 26)

수신 : 산업통상자원부 등록기자

제목 : 정부는 美인플레이션감축법 최종 통과 이전부터 적극 대응함

(8.26일자 동아일보 「선제 로비로 인해 피해 줄인 日... 韓, 법 통과된
늑장 대응」 보도에 대한 설명)

※ 외교부 공동배포

1. 기사내용

- 일본이 美 인플레이션 감축법 이전 버전이었던 '더 나은 재건법'(Build Back Better, BBB) 때부터 일사분란하게 대응한 데 비해 우리 정부는 너무 뒤늦게 대응

○ 특히, 도요타는 美의회와 사전 교섭하여 유리한 결과를 도출

2. 동 보도내용에 대한 입장

- 우리 정부는 美 「인플레이션 감축법(IRA)」의 모체인 지난해 「더 나은 재건 법안(Build Back Better Act)*」 발의시부터 적극 대응해 왔음

* 「더 나은 재건 법안」(美 하원 '21.9.27 발의)에는 미국산이면서 미국내 노조가 있는 기업의 전기차에는 4.5천불 추가 세액공제를 제공하는 차별적 요소 포함
- (당시 개편안) ▲기본공제액 4천불, ▲배터리 용량 충족시 3.5천불, ▲미국산이면서 미국내 노조 운영시 4.5천불, ▲미국산 부품 50% 이상 0.5천불 ⇒ 최대 12.5천불 세액공제

○ EU, 일본 등 유사입장국과 함께 미 의회·행정부 주요인사앞 공동 서한* 발송 등 차별적 요소 배제를 위해 다각도로 노력해왔음

* 한, 일, 캐, 멕, 독, 프, 이 등 25개국 주미대사 명의 공동 서한('21.10.29)

○ 「인플레이션 감축법」이 7.27 공개된 이후 전격적으로 2주만에 처리되는 상황에서도 우리 정부는 업계와 소통 下 여러 외교

채널을 통해 우려를 전달하고 우리측 이해를 반영해줄 것을 촉구해 오고 있음

* ▲ 주미경제공사-국무부 부차관보 면담(8.9), ▲ 산업부 통상본부장 명의 USTR 대표 앞서한(8.10), ▲ 주미상무관-USTR대표보 면담(8.11), ▲ 외교부 양자경제외교국장-주한경제공사참사관 면담(8.11, 8.25), ▲ 한미 외교장관 통화(8.19.), ▲ 주미대사-USTR부대표 면담(8.19), ▲ 산업부 통상정책국장-USTR부대표보 면담(8.25), 산업부 통상정책국장-국무부 아태담당 선임관 면담(8.25), ▲ 외교장관 및 2차관, 미 국무부 동아태차관보 접견(8.26)시 등

□ 우리 정부는 앞으로도 유엔 총회, IPEF 장관회의 등 여러 계기에 다양한 방식으로 우리 입장을 미측에 적극 전달하고, 그 과정에서 여타 유사입장국과의 공조도 확대해 갈 예정임

○ 우선, 정부합동 대표단(산업부·외교부·기재부)의 방미(8.29) 및 외교부 2차관의 美 국무부 경제차관앞 서한 발송(8월말) 등이 예정되어 있으며,

○ 9월 중순에는 산업부(장관 및 통상교섭본부장) 및 외교부(2차관) 고위급에서 방미, 미 행정부 및 의회 주요 인사와도 교섭할 계획임

□ 아울러, 日 도요타가 美 의회와 사전 교섭하여 유리한 결과를 도출했다는 기사와 관련한 정확한 상황은 아래와 같음

❶ 첫째, 「인플레이션 감축법」의 모체인 「더 나은 재건 법안」에 있던 불리한 조항(노조가 있는 기업의 전기차에 세액공제 추가)은 작년 말 우리 정부가 일본, EU 등과 공조하여 적극 대응한 결과 「인플레이션 감축법」에는 포함되지 않게 된 것임

❷ 둘째, 세액공제 부여 상한(cap)이 삭제된 것은 우리 기업에게 불리하지 않음. 우리 기업들은 대규모 북미투자를 계획하고 적극적인 시장 점유율 확대를 추진중에 있는 상황임. 향후 북미산 우리 전기차가 받을 수 있는 혜택의 상한 폭이 사라지게 된 것임.

- ③ 셋째, 日 도요타社 또한 당장 북미산 전기차 공장이 없어 「인플레이션 감축법」으로 피해를 보게 된 업체에 속함. 즉, 법상 ‘북미산 최종 조립’ 요건이 부과되어 더 이상 세액 공제를 받지 못하게 됨. 끝.

※ 문의 : 미주통상과 이승헌 과장(044-203-5650) / 윤경민 사무관(5652)