산업통상자원부	**보도참고자료**	http://www.motie.go.kr

배포 즉시 보도해주시기 바랍니다.

배포일시	2018. 7. 20. (금)	담당부서	미주통상과
담당과장	김장희 과장(044-203-5290)	담 당 자	이은희 서기관(044-203-5624) 박서현 사무관(044-203-5290)

미국 자동차 232조 공청회 참석, 한국 입장 적극 제기

- 정부·협회·업계[현대차/LG전자] 통해 입체적으로 우리 입장 전달
- 상무부 보고서 발표 전까지 범정부·민관합동 대응 총력

□ 미국 상무부는 **7. 19.(목) 무역확장법 232조**에 의거해 **자동차 수입이 국가안보에 미치는 영향 관련 공청회**를 개최했다.

○ 공청회에서는 **한국,** 유럽연합(EU)**, 일본 등 주요 국가, 자동차 관련 협·단체, 주요 업계 등 44개 기관**이 참석해 자동차 232조 조사에 대한 각 국과 업계의 입장을 전달했다.

< 주요 공청회 결과 >

◈ **(일시·장소)** '18.7.19(목) 08:30~16:30(현지시간), 美 상무부 Auditorium
* 미측 패널 : 상무부, 교통부, 국방부 등 관련 정부 관계자

◈ **(발언기관)** 총 44명 (9개 외국 정부 포함)

- (美 업계) 자동차제조업연맹(AAM), 미국자동차정책위원회(AAPC), 전미자동차딜러협회(NADA), 전미제조협회(NAM), 전미자동차노동조합(UAW) 등
- (외국정부) EU(대사), 멕시코(대사), 캐나다(부대사), 캐나다-온타리오정부(장관), 터키(선임참사관), 일본(부대사), 한국(차관보), 말레이시아(경제공사), 남아공(대사), 대만(경제문화대표부)
- (외국 업계) 현대차, LG전자, 한국자동차산업협회, 일본자동차산업협회, 독일자동차산업협회, 중국상공회의소 등

◈ **(주요 결과)** 절대 다수 발언자가 232조 조치에 반대의사 표명

- **(반대측)** 자동차 및 자동차 부품의 수입(특히 동맹국으로부터의 수입)은 미국 국가안보에 위협이 되지 않으며, 미국 자동차산업 및 전반적 경제에 오히려 부정적 영향 초래, 글로벌 소싱이 미국 자동차산업 경쟁력 향상에 기여
- **(찬성측)** 저임금 국가로부터의 자동차 수입으로 美노동자 임금 저하 및 일자리 손실을 야기하고 있는바, 대상별 차별화된 조치 필요(UAW)

□ 한국에서는 **강성천 산업통상자원부 통상차관보**를 비롯해, **한국자동차산업협회장**, **현대자동차 엘지(LG)전자 현지 근로자** 등 4명이 공청회에 참석해 한국 입장을 입체적으로 전달했다.

○ **강성천 차관보**는 한국은 미국의 **핵심 안보동맹국**이자 **신뢰할 수 있는 교역상대**이므로 미국 국가 안보에 위협이 되지 않으며,

- 한미 자유무역협정(FTA)을 통해 양국 자동차(승용차) 관세가 이미 철폐했고, 개정협상에서 원칙적 합의를 통해 자동차 안전기준 인정범위 확대, 픽업트럭 관세철폐기간 연장 등 미측의 자동차 관련 관심사항이 반영되어 **이미 공정하고 상호 호혜적인 교역여건**이 조성된 점 강조했다.

- 또한, 한국의 자동차 기업은 100억 달러 이상 미국에 투자해 11만 명 이상의 고용을 창출하는 등 **미국 경제에 이바지**하고 있으며, 한국의 대미 수출 주력차종은 중소형차 위주로 픽업트럭과 스포츠 다목적차량(SUV) 위주인 **미국 자동차와 경쟁관계에 있지 않은 점**도 강조했다.

- 한편, 자동차 산업과 국가안보간 연관성이 없으며, 자동차 산업에 국가안보 예외 적용시 **각 국의 안보 예외조치의 남용**을 유발할 수 있기 때문에 **미국 국가안보 이익에 오히려 해**가 될 수 있다는 점도 제기했다.

- 결론적으로 232조 조치는 **한미 자유무역협정(FTA)의 혜택을 근본적으로 훼손**할 우려가 있으므로 이러한 점을 고려하여 조치를 결정할 것을 요청했다.

○ **한국자동차산업협회 김용근 회장**은 한국산 자동차는 미국시장내 점유율이 미미하고 소형차 위주로 **미국차와 직접적인 경합관계에 있지 않으며**, 무역제한조치가 부과될 경우 **상당기간 대체생산이 어려워** 미국 시장 위축과 소비자 부담 증가가 우려된다고 말했다.

- 또한 **한국산 자동차부품**은 미국 자동차산업 경쟁력 제고에 기여하고 있으며, **한미 자유무역협정(FTA)**을 통해서 양국 자동차 산업이 **상호 호혜적 관계로 진전**되고 있음을 강조했다.

○ **현대자동차 앨라바마 공장 직원인** 존 홀(**John Hall**)은 현대차가 미국 지역 경제에 기여한 것을 직접 경험하였으며, 특히 경기침체 시기에도 현대차는 인력조정 없이 미국 근로자와 함께 했다고 소개했다.

- 현대차는 △미국내에서 판매하는 자동차의 **절반 가량을 현지생산**, △앨라배마 생산 자동차의 20%는 제3국으로 수출, △협력사 포함 25,000명의 직접고용과 47,000명의 간접고용을 창출, △엔진·트랜스미션 등 핵심부품을 미국에서도 생산하는 등 **미국 경제에 기여**하고 있음을 중점적으로 설명했다.

- 만약 25% 관세 부과시, 가격 상승과 생산·판매 감소로 **앨라배마주(州)의 일자리가 줄 수 있다는 점**을 적극 호소

○ **엘지(LG) 전자 미국 배터리팩 생산법인의 조셉 보일(Joseph Boyle) 판매직원**은 엘지(LG) 전자가 미국 기업에 공급되는 전기자동차용 부품(배터리팩 등) 생산공장을 미국내 건설중이며 이를 통해 300여개의 신규 일자리를 제공할 것이라고 소개했다.

- 미국 전기자동차의 경쟁력에 있어 글로벌 소싱이 중요하며 관세를 부과할 경우 **미국산 전기 자동차의 성장에 피해**를 줄 것이라고 강조했다.

□ 윌버 로스(**Wilbur Ross**) **상무부 장관**은 개회사를 통해 아직은 232조 조사가 실제 조치의 권고로 이어질 지에 대해 말하기는 이르나, 자동차산업은 자율주행차, 연료전지 등 신기술이 중요한 분야로 트럼프 대통령도 미국 자동차 산업의 중요성을 이해하고 있다고 말했다.

□ 유럽연합(EU), 일본, 캐나다, 멕시코 등 주요국 정부는 **자동차 및 관련 부품 수입과 미국 안보간의 연관성이 없으며**, 수입규제 조치 시 보복관세 등을 유발하여 오히려 **미국 경제에 악영향**을 미칠 수 있다는 점을 강조했다.

○ 또한, 해당국 자동차 산업은 대미(對美) **투자** 등을 통해 **미국 경제와 고용 창출**에 기여하고 있다는 점도 함께 강조했다.

□ **대다수의 미국내 자동차 협·단체**도 **동맹국으로부터의 자동차 수입이 국가 안보에 위협이 되지 않으며**, 관세 부과시 자동차 부문 일자리 감소, 투자 저해, 생산·판매 감소, 수출 억제 등 **부정적 영향**이 우려된다고 말했다.

○ 미국자동차정책위원회(AAPC), 자동차제조연맹(Auto Alliance) 등 일부 자동차업계는 국제무역의 중요성을 강조하며, 미국 자동차 산업의 경쟁력 제고를 위해 관세 부과 대신 **북미자유무역협정(NAFTA) 현대화, 유럽연합(EU)과의 무역협상** 등 **신규 자유무역협정(FTA) 체결** 등의 대안을 제안했다.

* AAPC : 미국 Big3 자동차 제조사(GM, Ford, FCA)를 대변하는 자동차 협회
* Auto Alliance: 12개 자동차 제조사 협회(美 Big3, BMW, 폭스바겐, 도요타 등)

○ 한편, 전미자동차노조(UAW)*는 저임금 국가들로부터의 수입으로 인해 미국 **노동자의 임금 저하와 일자리 손실**이 야기되고 있다고 하며 동 232조 조치에 **찬성 입장**을 보였다.

* International Union, United Automobile, Aerospace&Agricultural implement Workers of America (전미자동차노조)

□ 정부는 지속해서 미국 상무부 보고서 발표 전까지 한국 입장이 **다양한 경로를 통해 지속적으로 전달**되도록 **범정부적·민관 합동** 대응을 계속하기로 했다.

○ 특히 이번 **공청회 계기** 미국 정부 및 의회 주요 인사, 자동차 관련 업계 등도 **접촉**해 집중적으로 우리 입장을 전달한다는 방침이다.

※ 민관합동 아웃리치(통상교섭본부장 대표) 결과는 별도 자료 배포 예정



이 보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 산업통상자원부 박서현 사무관(☎044-203-5959)에게 연락주시기 바랍니다.

참고 **공청회 주요 발언 요지**

1 주요 국가

구분	주요 내용
EU	▸ 자동차에 수입조치 부과시 가장 큰 타격을 입는 것은 동맹국 ▸ EU수입은 미국 국가안보 및 경제를 위협하지 않음 수입조치로 인해 보복조치를 유발하여 결국 미국에 피해 ▸ EU 자동차 기업은 미국 경쟁력 강화 및 고용에 기여 - 직접고용(120,000명) 및 딜러 등 간접고용(420,000명) - 미국 내 생산차량 60%가 제3국(EU)으로 수출됨 ▸ 국가안보 명분은 정당화될 수 없음
일본	▸ 일본 기업들이 美자동차 산업 발달에 기여 - 480억 달러 이상 투자, 150만명의 직접고용 창출 ▸ 관세부과와 보복관세는 미국 경제에 악영향 ▸ 일본은 미국의 중요 동맹국이며, 일본차 수입이 미국 국가 안보를 위협하지 않음
멕시코	▸ NAFTA통해 美 자동차 산업의 글로벌 경쟁력 제고 ▸ 미국과 멕시코는 가장 폭넓은 안보 협력 관계 ▸ 멕시코 차 수입은 미국 국가 안보를 위협하지 않으며, 국가 안보를 협상 레버리지로 삼는 것에 강력히 반대
캐나다	▸ 캐나다 자동차산업은 미국 경제 번영에 기여함 - '17년 260억불 규모의 미국산 자동차 수입, 캐나다산 자동차에 50% 이상 미국산 부품 사용 ▸ 상용차와 국가 안보 간에 상관관계가 없음 ▸ 관세부과시 캐나다는 상응하는 보복조치를 취할 것이며, 다른 국가들도 보복조치시 미국내 일자리 감소

2 주요 업계

	구분	주요 내용
미 자 동 차	**자동차 정책위원회** (American Automotive Policy Council)	▸ 자동차 수입이 국가안보에 위협이 된다는 근거 없음 ▸ 관세(25%) 부과 시 소비자 수요 감소 → 624,000개의 일자리 감소, 미국내 투자 감소, 美 자동차업계의 경쟁력 하락 ▸ 美 자동차 경쟁력 강화 및 수출 확대를 위해 NAFTA 현대화 및 신규 무역협정 체결 등을 대안으로 제시

	구분	주요 내용
업계	**자동차 제조업 연맹** (Alliance of Automobile Manufacturers)	▸ 관세 부과시 약 10%의 일자리 감소, 대당 6천달러의 추가 비용 발생, 소비자에 대한 과세 효과가 450억 달러에 달할 것 ▸ 기술발전에 대한 투자를 저하시켜 미래 자동차 시장에서 미국의 주도권 상실로 이어질 수 있음 ▸ 대안으로 NAFTA 현대화 및 EU와의 무역협상 마무리, 해외시장에서 규제장벽 최소화 등을 제시
	글로벌 오토메이커스 (Association of Global Automakers)	▸ 국제교역은 美자동차 산업 성장에 기여 - NAFTA를 통해 생산력과 고용 극대화, 미국의 수출 증가 ▸ 美자동차 제조사는 소유주·본사 위치에 관계없이 美 경제에 기여 ▸ 232조 조치로 미국 내 생산 및 일자리 대폭 감소 예상
	전미 제조협회 (National Association of Manufacturers)	▸ 국제무역과 투자는 美자동차 산업에 도전과 기회 부여 ▸ 자동차 232조 조치는 美제조업 기반을 약화시킬 것 - 비용증가로 자동차 분야 생산/고용기회 감소 → 제조업 국내수요 감소 ▸ 232조 조치 대안으로 반덤핑/상계관세, WTO 대응, 지재권 침해 방지 등 불공정 무역 대응과 신규 무역협정 타결을 권고
	전미자동차 노동조합 (UAW)	▸ 자동차 산업은 국가안보와 관련 있음 ▸ 저임금 국가들로부터의 자동차 수입으로 美노동자 임금 저하 및 일자리 손실 야기 ▸ 조치대상을 명확히 하여(Targeted Measure) 일본, 중국 등과 경쟁하는 美자동차기업 지원 및 고용 창출 필요
주요국 업계	**일본 자동차협회 (JAMA)**	▸ Section 232 관세 부과는 美 경제에 심각한 악영향 미칠 것 ▸ 수입 자동차는 美 국가안보를 위협하지 않음 ▸ 일본 자동차의 미국 내 수입량은 증가하지 않음 - 생산 현지화 등으로 인해 80년대 중반에 비해 절반으로 감소
	독일 자동차협회 (VDA)	▸ 독일 자동차 산업은 美경제에 긍정적 영향 - `09년~`16년 생산시설 4배 확대하여 생산량을 2배 증대 ▸ 독일 자동차 산업은 미국에 지속적 투자 예정 - 추후 4년 내 추가 50억 달러 투자할 예정 ▸ 글로벌 공급체인 유지 위한 긍정적 관계 기대