



김현철

자동차 부품 수출업체의 효과적인 FTA 활용방안

수출업무와 FTA 원산지증명서 발행(검증 대응) 업무 그리고 관세환급(간이정액환급) 업무는 상호 연관성을 갖고 있는 업무인 만큼 각 담당자간에 이를 잘 인지하여 사전에 체크하는 것이 좋겠다. 또한 한-미 FTA 협정에서는 타 FTA 협정과 달리 재제조 자동차부품에 대한 FTA 원산지증명이 가능하도록 별도의 재제조물품에 대한 원산지규정을 두고 있다. 최근 자원의 효율적 사용과 관련하여 재제조의 중요성이 부각되고 있는 바, 이러한 재제조를 통해 원자재 절약 등의 국민경제적 효과 달성을 꾀함과 동시에 FTA 원산지증명을 통한 관세절감 효과까지 누릴 수 있도록 활용한다면 더할 나위 없이 좋은 FTA활용 비즈니스모델이 될 것이라 본다.

김현철

- 패스원합동관세사무소 대표
- 중소기업중앙회 관세분야 자문위원, FTA컨설턴트
- 대한상공회의소 FTA전문상담역
- 중소기업청 중소기업수출전문가
- 관세청 YES FTA 전문교육 전문강사

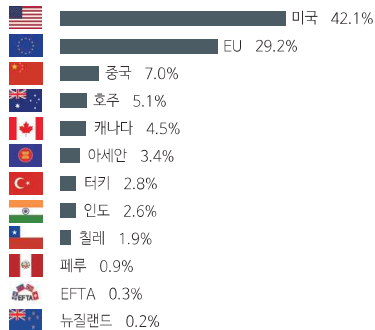
1. 서론

우리나라는 현재 15개 협정, 총 52개국과 FTA협정을 체결하고 있다.¹⁾ 뿐만 아니라 RCEP(Regional Comprehensive Economic Partnership : 한중일 3개국, 아세안 10개국, 호주, 뉴질랜드, 인도 총 16개국 참여)과 같은 MEGA FTA를 포함하여 여타 다른 양자 협상 FTA도 추진하고 있다.

이렇게 다양한 국가와 FTA협상을 함에 있어서는 농업 부문을 포함하여 여러 산업이 중요하게 다루어지고 있는데, 그 중 자동차와 자동차 부품 산업은 그 종사자 수와 교역 금액 측면 등에서 여타 업종 대비 상당한 무게감을 갖고 있다. 또한 자동차와 자동차 부품 산업은 협상 이후 실제 FTA 활용률 부문에서도 항상 높은 수준의 FTA 활용률을 차지하고 있다.

[그림 1] FTA 수출 활용률 통계

협정별 기계류 FTA특혜수출 비중 (총계: 100%)



기계류 FTA특혜수출 상위 품목 (단위: %)

순위	구분	전체대비 구성비중 (%)
1	자동차	49.5
2	자동차부품	26.6
3	원동기 및 펌프	4.6
4	기계요소	4.2
5	공기조절기 및 냉난방기	2.2
6	금속공작기계	2.1
7	섬유 및 화학기계	2.0
8	광학기기	1.5
9	금형	1.3
10	건설광산기계	1.1

* 자료 출처 : FTA 무역리포트 Vol04, 관세청, 2016.12

그런데 자동차 산업(완성차 산업)은 몇몇 대기업을 중심으로 많은 종사자들이 근무하면서 상당한 시스템을 갖추고 FTA를 활용하고 있는 반면 자동차 부품 생산·수출 기업들은 중소기업들이 상당수 많은 부분을 차지하고 있고, FTA 원산지 관리에 어려움을 겪고 있는 것이 현실이다.

1) 2017년 6월 현재 발효된 FTA협정 : 한-칠레, 한-싱가포르, 한-EFTA(4개국), 한-아세안(10개국), 한-인도, 한-EU(28개국), 한-페루, 한-미국, 한-터키, 한-호주, 한-캐나다, 한-중국, 한-뉴질랜드, 한-베트남, 한-콜롬비아 FTA

실제로 2014년 한국의 FTA 10주년 기념 컨퍼런스 관련 자료²⁾를 살펴보면 '자동차 부품 기업은 대부분이 중소·중견기업이어서 지원의 필요성도 크고, 자동차 부품 수출 확대를 위한 종합적인 지원 대책이 필요하다'는 부분이 중요하게 제기되기도 하였다. 또한 '자동차 부품의 생산 및 수출이 비교적 빠르게 성장하고 있어 수출 확대 가능성을 더 높이기 위해서 품목분류 확인, 원산지 규정에 대한 대응의 필요성이 강조'되기도 하였다.

이에 본문에서는 자동차 부품 업체들이 FTA를 활용함에 있어 체크해야 하는 자동차 부품 HS코드 분류 중요성과 FTA 원산지증명을 통한 수출가격 경쟁력 확보 방안 그리고 수출에 따른 관세환급과의 조화 필요성 등에 대해 살펴보고자 한다. 즉, 전체적인 활용 측면에서 놓치기 쉬운 부분들이 어떻게 구조적으로 엮여 있는지를 체크해보고 FTA를 효과적으로 활용하고자 하는 것이다.



2) 출처 : 「車보다 자동차부품이 FTA 수출 경쟁력 높다」, 주간무역, 2014.4.1

II. FTA 증명을 통한 자동차 부품의 수출가격 경쟁력 확보

1. 자동차 부품에 대한 HS코드 분류와 관세혜택

자동차 1대를 만드는데 사용되는 자동차 부품의 개수는 보통 2만 5천개 내외라고 한다. 차종이나 모델에 따라 상세 부품 개수는 다르겠지만 일반 기계제품이나 공산품에 비해서 월등히 많은 부품 숫자를 갖고 있는 것만은 틀림이 없다.

그런데 이렇게 많은 자동차 부품이 HS 상품분류 체계에 있어 특정한 자동차 부품 분류 HS코드(HS 8708)로 일괄 분류되지 않고 각각의 기능, 재질, 용도 등에 따라 서로 다른 HS코드로 분류된다는 것에서 실무상 HS코드 분류의 어려움이 생긴다.

과거 FTA가 발효되기 이전에는 대부분의 제품들에 대해 유사한 일반세율(MFN세율)이 적용되었기 때문에 HS코드 확정에 따른 적용 세율 변화가 그나마 적었던 것이 사실이다. 그러나 FTA 발효로 인해 특정 자동차 부품을 어떤 HS코드로 분류하느냐에 따라 수입세율 적용에 차이가 보다 많이 발생하게 되었으며, 동일한 자동차 부품 HS코드라 하더라도 FTA 협정에 따라 양허세율(양허스케줄)에 차이가 발생하여 적용상에 어려움이 생기게 되었다.

예를 들어, shock absorber 속에 장착되는 부품으로서 튜브 형태로 성형한 셀룰라 폴리우레탄제품에 대해 「플라스틱제의 기타 물품」으로서 HS 3926.90 으로 분류하는 경우와 「완충기와 그 부분품」으로서 HS 8708.10 에 분류하는 경우를 살펴보자.

해당 제품을 미국으로 수출하는 경우 HTSUS³⁾ 3926.90.9996 으로 분류하여 통관을 진행하면 일반세율 5.3% 적용되며, 한-미 FTA 활용시 2.1%의 세율이 적용된다. 반면, HTSUS 8708.10.6050 으로 분류하여 통관을 진행하면 일반세율 2.5% 적용되며, 한-미 FTA 활용시 0%의 세율이 적용된다.

3) HTSUS : Harmonized Tariff Schedule of the US 의 약자

[표 1] 동일품목의 HS분류 상이로 인한 세율 차이 예시

협정	품목	HS 6단위 (세계공통)	HTSUS (미국HS코드)	일반 세율	FTA 세율	관세혜택
한-미 FTA 협정	Shock Absorber 장착 폴리우레탄제 부품	3926,90	3926,90,9996	5,3%	2,1%	3,2% 관세 인하 효과
		8708,10	8708,10,6050	2,5%	0%	2,5% 관세 철폐 효과

2. 품목분류 사전심사제도의 적극적인 활용 필요성

상기 예시에서 살펴본 바와 같이, 동일한 자동차 부품도 어떤 HS코드로 분류하느냐에 따라 수입국에서 적용되는 일반관세율 및 FTA세율에 변화가 있게 된다.

일반적으로 업체 담당자들은 특정 품목(또는 품명)에 관세율이 정해져 있는 것으로 오해하고 있지만 사실은 그렇지 않다. 관세법상 관세율은 HS코드에 세율이 정해져 있는 구조이다. 즉, 「Shock Absorber 장착 폴리우레탄제 부품」이라는 품목에 관세율이 정해져있는 것이 아니라 「Shock Absorber 장착 폴리우레탄제 부품」이 분류될 수 있는 HS코드를 찾으면(품목분류를 하면) 그 HS코드에 적용할 수 있는 관세율이 정해져 있는 구조이다.

일상생활에서도 길을 잘못 찾아가면 잘못된 목적지에 다다르듯이 품목분류를 잘못 하게 되면 잘못된 관세율을 찾아 적용하게 되는 결론에 이르게 된다. 그렇기 때문에 이러한 오류를 방지하기 위해서는 「품목분류 사전심사제도」를 적극 활용하여야 한다.

「품목분류 사전심사제도」는 수출입자 등이 특정 물품에 대한 품목분류에 의문이 있는 경우 관세평가분류원장에게 신청하여 HS코드의 확정을 받는 것이다. 이러한 제도는 미국 등 주요 국가에서도 도입하고 있으며 일반적으로 이를 「Advance Ruling」⁴⁾이라고 한다. 이러한 사전심사는 품목분류 뿐만 아니라 과세가격, 원산지 등 다양한 분야에서 활용될 수 있는 좋은 제도이니 적극 활용하여 잘못된 HS코드 선정에 따른 피해가 없도록 주의해야 하겠다.

4) 미국은 미 관세법 시행령 규정에 의거해 사전심사제도를 운영하고 있다. 2005년부터는 전자사전심사(e-Ruling)도 운영한다. 미국 관세청(<https://apps.cbp.gov/erulings/>)를 통해 신청가능하다. 뉴욕에 있는 National Commodity Specialist Division (NCSD)에서 담당한다.

III. 협정상대국(수입국)의 HS코드가 다른 경우의 FTA 원산지증명 대응

1. 수출입국 HS코드 상이 시 FTA 원산지증명 방법

「품목분류 사전심사제도」를 활용하여 HS코드를 확정했음에도 불구하고 협정상대국(수입국)의 HS코드가 다른 경우가 실제 수출입 무역에서는 종종 발생되고 있다.

이때 많은 수출담당자 또는 해외영업담당자들은 바이어가 요구하는 HS코드로 수출신고를 하고 FTA원산지증명서 또한 그 HS코드로 발행해야 한다고 생각하고 있다. 그러나 이는 잘못된 생각이다.

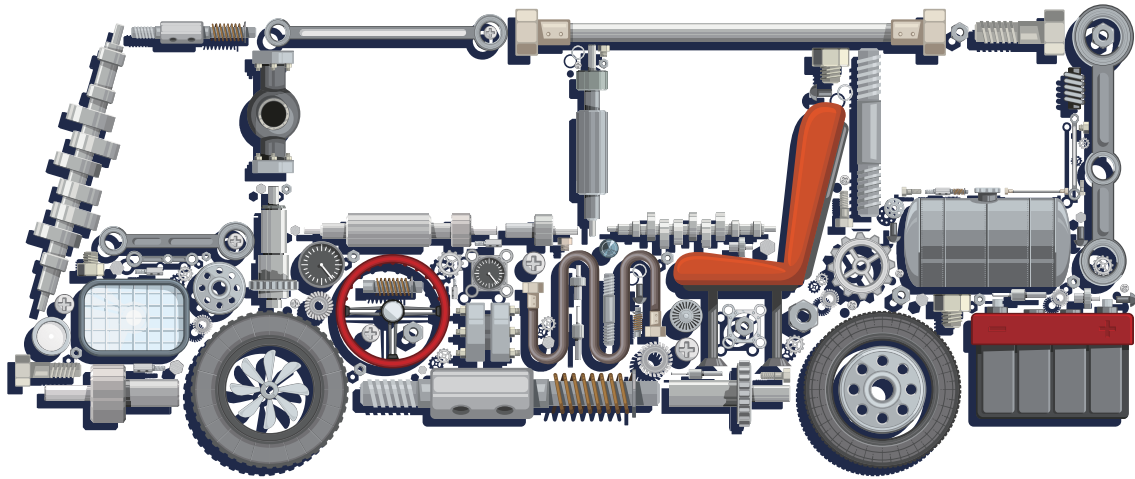


수출신고는 대한민국의 관세행정으로서 「품목분류 사전심사제도」를 통해 결정받은 HS코드로 신고하는 것이 원칙이다. 그리고 FTA 원산지증명서는 바이어가 원하는 HS코드를 입증할 수 있는 공식적인 서류(수입국 세관이 발행한 수입신고수리필증, HS코드 결정문 등)를 받은 다음, 해당 HS코드를 기재하여 증명서를 발행하는 것이다. 한-중 FTA나 한-아세안 FTA와 같은 기관발급 원산지증명 방식에서는 해당 수입국 HS코드를 입증할 수 있는 공식서류를 발급기관에 제출해야만 수입국 HS코드로 FTA 원산지증명서 발행이 가능하다.

2. 직접검증⁵⁾ FTA 협정에서의 유의사항

추가하여 한-미 FTA와 같이 수입국 세관이 직접검증을 할 수 있는 협정의 경우에는 수입국 HS코드에 따른 원산지판정도 추가로 진행하여 양국 세관이 분류한 HS코드 모두에 대해 원산지충족이 되는지를 살펴보는 것이 중요하다.

5) 직접검증 : 수입국 세관이 수출국 수출자와 생산자에 대한 FTA 검증을 직접 수행하는 방식



수입자가 수입 통관시 적용한 HS코드는 HS8708.30(CBP 28호 6번, 6단위 기준)이었으며 검증 결과 미국 세관에서 통지한 HS코드는 HS8302.30(CBP 29호 13번 항목, 6단위 기준)이다.

이에 실제 해당 수출물품에 대한 검증 대응 과정에서는 HS코드 분류에 따른 원산지판정 이슈가 있었다. 다음 [표3]과 같이, HS코드가 다르게 분류됨에 따라 동일 품목에 대한 품목별 원산지결정기준이 달라지고 그에 따른 원산지판정의 결과도 뒤바뀔 수 있었던 것이다.

[표 3] 동일품목의 HS분류 상이로 인한 품목별 원산지결정기준 차이 예시

협정	수출물품	HS 6단위	호의 용어	품목별 원산지결정기준
한-미 FTA 협정	자동차 전용부품	8708.30	제동장치와 그 부분품	다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것으로 한정한다. 1. 다른 호에 해당하는 재료로부터 생산된 것 2. 집적법 또는 순원가법의 경우 35%, 공제법의 경우 55% 이상의 역내 부가가치가 발생한 것
		8302.30	모터차량용에 적합한 그 밖의 장착구·부착구와 이와 유사한 물품	다른 호에 해당하는 재료로부터 생산된 것

이렇듯 직접검증 FTA 협정에서는 수입국 HS코드에 따른 원산지판정도 추가로 진행하여 양국 세관이 분류한 HS코드 모두에 대해 원산지충족이 되는지를 살펴보는 것이 중요하다. 그래야만 기존에 적용한 FTA 특혜세율(0%) 유지에 문제가 없게 된다.

IV. 자동차 부품 수출과 FTA 원산지증명 그리고 관세환급

1. 수출과 관세환급

관세를 납부한 수출용원재료, 즉 수입산 원재료를 사용하여 수출물품을 생산한 경우에는 해당 물품을 수출하고 최초 납부한 관세를 환급받을 수 있다. 이러한 내용을 규정한 「수출용 원재료에 대한 관세 등 환급에 관한 특례법(이하 '환급특례법)」에서는 관세 환급을 위한 구체적인 방법으로 개별환급과 간이정액환급을 두고 있다.

개별환급은 수출물품을 구성하는 수입원재료에 대한 소요량과 납부 관세액을 계산하여 납부한 금액만큼 관세를 환급 받는 방법이다. 일반적으로 이해할 수 있는 관세환급의 개념에 부합한다. 반면 간이정액환급은 납부한 관세를 환급받는 것이 아니라 수출물품의 HS코드에 따라 정해진 수출 FOB 금액별 일정한 금액을 환급받는 방법이다.

2. FTA 증명과 관세환급

자동차 부품을 생산하여 수출하는 중소기업들은 환급특례법상 간이정액환급을 적용받는 업체들이 다수이다.

특히 수입원재료를 많이 사용하여 개별환급을 받는 것이 유리한 중소기업이라면 개별환급을 받아도 되겠지만 보통의 경우에는 인력의 부족, 서류 입증과 관리의 어려움 등으로 인해 간이정액환급을 활용하는 경우가 많은 것이다. 그런데 수출하는 물품의 HS코드가 어떻게 분류되고 어떻게 FTA 원산지증명을 하느냐에 따라서 수출 후 적용하는 간이정액환급액의 차이가 발생하게 된다.

예를 들어, 특정한 「플라스틱제 자동차 부품」을 수출하는 기업의 수출담당자가 HSK 3926.90-9000으로 수출업무를 진행하고 있었다. 그런데 미국의 바이어는 HS 8708.99 로 한-미 FTA 원산지증명서 발행을 요청하였고 이에 수출담당자는 수출 신고를 HSK 8708.99-9000으로 진행하고 HS 8708.99로 한-미 FTA 원산지 증명서를 발행하여 미국 바이어에게 송부하였다.

[표 4] HS코드에 따른 간이정액환금액 차이

품목	HS 6단위 (세계 공통)	HSK (한국 HS코드)	2017년 간이정액환금액 (FOB 1만원당)
플라스틱제 자동차 부품	3926,90	3926,90-9000	30원
	8708,99	8708,99-9000	10원

그러나 이렇게 계속 수출업무를 진행하게 된다면 추후 관세환급 진행에 문제가 발생하게 된다. 즉, 관세환급(간이정액환급) 업무를 담당하지 않는 수출담당자는 본인의 업무처리로 인해 과소환급이 발생할 수 있다는 사실을 인지하지 못한 것이다. (케이스에 따라 반대로 과다환급이 발생하는 경우도 있을 수 있으니 주의해야 한다.)

V. 결론

중소기업들이 대다수를 차지하는 자동차부품 수출업체는 수출업무와 FTA 업무만을 전담으로 하는 직원이 없는 경우가 대부분이다. 그런데 여기에 수출에 따른 관세환급까지 함께 고려하여 업무하기란 쉽지 않은 일일 수 있다. 그러나 상기에서 살펴본 바와 같이 수출업무와 FTA 원산지증명서 발행(검증 대응) 업무 그리고 관세환급(간이정액환급) 업무는 상호 연관성을 갖고 있는 업무인 만큼 각 담당자간에 이를 잘 인지하여 사전에 체크하는 것이 좋겠다.

추가하여 한-미 FTA 협정에서는 타 FTA 협정과 달리 재제조 자동차부품에 대한 FTA 원산지증명이 가능하도록 별도의 재제조물품에 대한 원산지규정⁶⁾을 두고 있다. 최근 자원의 효율적 사용과 관련하여 재제조의 중요성이 부각되고 있는 바, 이러한 재제조를 통해 원자재 절약 등의 국민경제적 효과 달성을 꾀함과 동시에 FTA 원산지증명을 통한 관세절감 효과까지 누릴 수 있도록 활용한다면 더할 나위 없이 좋은 FTA활용 비즈니스모델이 될 것이라 본다.

6) 재제조물품에 대한 원산지 규정 : 계약당사국에서 수집된 중고품으로부터 획득된 것으로서 계약당사국의 영역에서 재제조물품의 생산에 사용되는 재생물품(중고품을 개별적인 부품으로 해체해 이를 정상적인 상태로 작동하도록 하는데 필요한 세척, 검사 또는 테스트 등의 공정을 수행해 발생한 개별 부품 형태의 재료)는 완전생산기준에 충족한 재료로 본다는 규정