

일본의 비관세장벽-EU 개선 요구

- EU는 일본과의 EPA 협상에서 비관세장벽 철폐에 대해 강하게 요구하고 있으며 일본이 개선하지 않을 경우 협정을 체결하지 않을 방침
- 日・EU 간에 논쟁이 되어 있는 것은 자동차를 포함한 공업품 분야와 철도 산업을 중심으로 한 정부조달에 관한 비관세장벽이며, 일본이 어느 정도 규제를 완화시킬 수 있을지가 초점

□ 日・EU간 비관세장벽 문제제기

- EU는 일본과 EPA협상을 시작하면서 약 30항목에 해당하는 일본의 비관세장벽*에 대한 개선과 철도분야의 시장개방을 요구
 - * 비관세장벽 개선요구 분야 : 자동차, 화학품, 전자기기, 식품안전, 가공식품, 의료기기, 의약품 등
- EU는 ‘12년 예비 협상에서 ‘14.4월 협상 때까지 일본의 시장개방 노력이 충분하지 않다고 판단되면 협상을 중지할 방침

□ 일본의 공업품분야의 비관세장벽에 대한 EU의 개선 요구

- 日・EU는 ‘13.6.24~7.3 제2차 협상에서 전자기기, 자동차 등 주요 공업품의 안전기준 상호승인에 대해 합의
 - 수출 상대국에서 인증 절차를 폐지하여 일본국내에서 EU의 심사기준을 인정받을 수 있도록 개선
 - 대상품목은 日・EU 무역액의 50%에 해당, 장기적으로는 기준을 통일시켜 일본과 유럽의 공업제품의 안전규격을 통합시키는 방안도 검토
 - 자동차 및 전자기기 외에 의료기기, 의약품(백신 제외), 화학제품 등 총 5분야를 대상으로 상호승인협정 도입에 합의
- 日・EU EPA에서 일본의 관심은 EU 측의 광공업품 등의 高관세*를 철폐하고 일본

제품의 경쟁조건을 개선하는 것이며, 안전심사기준에 대해 규제를 완화하는 대신에 EU에 관세 철폐를 요구

* EU시장의 고관세 일본제품 : 자동차 10%(일본의 對EU 수출 22%), 전자기기 14%(對EU 수출의 19%) 등

- 이에 대해 EU는 韓·EU FTA로 인해 한국자동차의 수입이 급증*하였고, 유럽의 개인소비 악화로 자동차 판매가 침체되어 EU 자동차업체가 타격**을 받고 있어 더 이상 악화되지 않기 위해 EU는 日·EU EPA 협정에 일본차 수입에 관해 긴급 수입제한 조항을 포함시킬 방침

* ‘13년 상반기 유럽시장의 자동차 점유율 : 일본차 12%, 한국차 6%

** 독일 폭스바겐(VolksWagen)은 영업이익이 늘지 않았고, 프랑스 르노(Renault)는 노동자 7500명을 정리하고, 푸조(Peugeot)는 정부에 공정지원을 요구

- EU는 일본의 경자동차 우대조치 등의 폐지를 요구하였는데 이는 다이하츠나 스스키를 공략하는 의도로 해석

- 경자동차 우대조치 내용은 경자동차 세금은 소형차의 1/5, 차량검사 시 필요한 자동차 중량세는 1/3, 소형차를 주로 생산하는 유럽 자동차기업들이 일본시장* 점유율을 늘리기 위한 수단으로 우대조치 철폐를 요구

* 현재 일본의 신차판매 중 약 40%는 경자동차

- 경자동차 우대조치 철폐는 미·일 간 협의에서도 논의되었지만, 대형차가 주력인 미국기업보다 소형차로 경쟁하는 유럽기업들이 더 강력하게 철폐를 요구

- 이에 대해 일본기업들은 경자동차의 세제가 국제 수준보다 높지 않은 점과 일본의 EU 승용차에 대한 관세가 0%인 점을 주장하면서 반발, 협상이 난항을 겪을 것으로 예상

□ 정부조달과 철도시장 개방

- 유럽의회는 ‘14.1.15 정부부문의 물품 구입 등을 포함한 정부조달에서 다른 국가에 EU와 동등한 시장개방을 요구하는 법안을 통과

- 이 법안에 따르면 EU 가맹국은 정부조달이 폐쇄적인 국가의 기업에게는 500만 유로 이상의 입찰에서 제외시킬 수 있음

- WTO의 정부조달협정에 의한 정부조달계약의 외국기업에 대한 입찰 개방 정도는

EU가 85%에 인데 비해 미국은 32%, 일본은 28%로 큰 차이가 있음

* 각국의 정부조달 시장개방 정도 : 한국 65%, 캐나다 16%, 이스라엘 75%, 멕시코 75%, 중국·러시아·브라질·인도·터키 0%

** 정부조달에서 외국기업이 차지하는 시장점유율을 보면 EU의 시장개방 수준은 한국, 중국보다 낮기 때문에 EU시장이 꼭 개방적이라고 하기는 어려울 것으로 보임

○ EU의 법안 채택은 TPP를 통한 미·일 통상협상이 진행하고 있는 상황에서 양국에 압력을 가하기 위한 목적으로 해석

- ‘14.1월 하순에 개최될 제4차 日·EU EPA 협상을 앞두고 일본에 비관세장벽에 대한 개선 압력을 가하려는 의도로도 해석

○ 정부조달에 관해서는 특히 일본의 철도시장에 대한 폐쇄성이 거론되고 있음

- 히타치제작소는 영국에서 철도사업을 수주하였지만, 유럽의 철도기업은 일본의 철도시장에 진입하기가 힘들기 때문에 폐쇄성을 지적, 일본에 철도시장 개방을 요구

- 일본은 WTO에서 JR동일본 등은 민간 기업이므로 정부조달 적용에서 제외해야 한다고 요구하고 있으나, 이에 대해 EU는 반발

○ 철도분야에서 EU는 일본에 JR 각사의 자재조달에 대한 정보공개를 포함한 조달의 투명성 확보를 요구

- 철도의 기자재조달과정에서 안전성에 관한 정의를 명확하게 제시하여 유럽의 철도 관련 제품에 대한 배제 가능성을 해소하도록 요구

- 철도분야 시장개방 요구의 배경에는 철도관련 세계적 기업인 프랑스의 알스톰(Alstom)과 독일의 지멘스(Siemens)의 압력이 있는 것으로 추정*

* 알스톰의 CEO는 “일본의 독자적 안전규격이 해외기업의 진입을 방해하고 있다”면서 일본의 안전기준에 대한 규제완화를 주장

○ 철도시장 개방에 대해서는 일본국내에서도 부처 간에 견해 차이가 있으며, EPA 체결로 일본의 철도산업 수출을 강화하고 싶은 경산성 및 외무성과 일본형 철도시스템을 보호하고 싶은 국토교통성 및 JR 등 철도업계가 대립하고 있는 양상

- 만약 일본이 철도시장을 개방하지 않고 현상을 유지하게 되면 EU와의 EPA 체결이 거의 불가능하기 때문에 일본으로서는 부분적으로 입찰 접근(access)을 인정하는 방향으로 협상을 조정해 갈 것으로 예상

□ 일본이 EU에 요구한 비관세장벽 내용

- 일본은 EU에 일본 술(사케)을 유럽에서 일본에서 생산된 형태로 판매할 수 있도록 병에 대한 규격 규제완화를 요구
 - 일본 술의 병 크기가 EU의 규격에 맞지 않기 때문에 일본기업은 유럽 수출용을 따로 제조해야하기 때문에 중소기업들은 채산성이 맞지 않아 부담으로 작용
 - EU는 병 크기에 관한 변경은 EU 기업들에게도 부담이 되고, 또 일본 술의 수입이 증가*하면 유럽 내에서 양주의 판매량이 감소하기 때문에 반발
- * 현재 일본 술의 EU 수출량은 전체의 1% 미만

<참고자료>

닛케이신문(2013.3.19, 4.6, 6.7/30, 11.15/21, 2014.1.7/15/16)