

한-EU FTA에 대한 비판적 고찰

윤성욱

(코리아연구원 연구위원/ 동아대 국제법무학과 교수)

- I. KORUS FTA Vs 한-EU FTA
- II. 한-EU FTA를 통한 비관세 장벽 제거
- III. 향후 진행 방향 및 시사점

지난 2007년 4월 많은 논란 속에서 한-미 FTA가 극적으로 타결되었다. 한-미 FTA는 협상 이 전부터 시작하여 현재 협상이 끝나고 양측의 비준만 남겨놓은 상황에서도 찬반양론이 대립하고 있는 상황이다. 그러나 사실상 한-미 FTA에 찬성을 하는 쪽도, 그리고 반대를 하는 쪽도 어느 시점부터 한-미 FTA 문제를 공론화하지 않고 있는 분위기이다. 여기에는 무엇보다도 한-미 FTA에서 쟁점이 되었던 문제들이 쉽게 결론나지 않을 것이라는 점을 양측이 인식하고 있기 때문으로 이해할 수 있다. 다만 2009년 4월 한-미 FTA 비준동의안이 국회 외교통상통일위원회를 통과할 때 발생했던 것처럼 비준동의안이 국회에 상정되면 한-미 FTA 문제는 재차 공론화될 것으로 보인다.

사실상 한-미 FTA에 대한 격렬한 논쟁을 가라앉히는데 있어 결정적인 역할을 한 것은 한-EU FTA라고도 볼 수 있다. 한-EU FTA는 2007년 5월, 즉 한-미 FTA 타결로 이에 대한 논란이 최고조에 이르렀던 시기에 시작되었다. 한국 정부의 입장에서는 한-미 FTA에 대한 비판적인 여론을 누그러뜨리기 위해서 사실상 교역량의 측면에서도 미국보다 크고, 평균 관세율도 높고, 게다가 쌀과 같은 민감 품목도 적은 EU와의 FTA 추진을 통한 경제적 이익, 상대적으로 적은 경제 구조 조정 비용 등을 강조하기 시작했다. 한-EU FTA 협상이 본격적으로 시작되면서 사실상 대부분의 관심은 EU와의 FTA에 맞춰지기 시작했지만, 한-미 FTA 협상 때와 같은 다양한 협상 분야에 대한 격렬한 논쟁은 자취를 감춰버렸다.

이는 물론 미국과 EU가 전통적으로 정치, 경제적인 측면에서 한국에 미치는 영향력의 차이에 가장 큰 원인이 있을 것이다. FTA를 단순히 경제적인 관점에서 고려하였을 때 미국보다 더 큰 영향력을 끼칠 것으로 판단되는 한-EU FTA에 대한 상대적인 무관심은 ‘협상의 수월함’이

라는 여론을 형성하였다. 그러나 EU의 입장에서는 KORUS FTA라는 협상의 기준이 생겼기 때문에 KORUS FTA Parity를 마지노선으로, 그 이상의 개방 요구를 할 수 있었다. 결과적으로 미국보다 더 많은 개방 요구를 주장할 수 있었던 FTA 협상이기에 협상 과정이 수월하지는 않았다고 평가할 수 있다. 가서명을 계기로 한국과 EU 양측은 협정문 영문본을 공개하였지만 방대한 양의 협정문의 모든 내용을 다루기는 현실적으로 불가능하다. 이에 본 글에서는 한-미 FTA에서 쟁점이 되었던 부분을 한-EU FTA의 협상결과와 비교 분석하는 방식과 한-미 FTA에서 다루어지지 않았지만 우리 실생활과 향후 FTA 협상에 큰 영향을 끼칠 수 있는 쟁점들을 중심으로 전개해 보도록 하겠다.

I. KORUS FTA Vs 한-EU FTA

KORUS FTA에서 많은 논쟁이 있었던 분야들로는 역진방지장치(ratchet mechanism), 투자자-국가 간 분쟁해결절차(Investor-State Dispute, ISD), 서비스 조항의 미래 최혜국대우(MFN) 및 스냅 백(Snap-Back) 조항의 포함 등이다. 한-EU FTA에서는 사실상 동 조항들의 포함 여부에 대한 논쟁이 눈에 띄게 나타나지 않고 있다. 오히려 미국 무역대표부(USTR)가 발표한 한-EU FTA에 대한 보고서에 동 조항들에 대한 KORUS FTA와 한-EU FTA의 비교가 명시되어 있다. 우선 USTR의 대변인은 동 보고서 발표와 관련 다음과 같이 말했다.

"The recently initialed EU-Korea FTA has similarities to, and differences from, the KORUS FTA. We look forward to engaging with Korea and the EU to fully understand the agreement and its implications for the United States. USTR will carefully consider this agreement as it continues its review of the KORUS FTA."

즉, 한-EU FTA는 KORUS FTA와 비슷하면서도 다르지만, 한-EU FTA가 미국에 미치는 영향을 한-미 FTA에 대한 지속적인 검토와 함께 시행할 것이라고 밝히고 있다. 현 시점에서 두 가지 정도로 미국측의 의도를 파악할 수 있다. 첫째, 보다 긍정적인 측면에서 한-EU FTA를 통해 미국측이 한-미FTA의 조기 비준에 대한 필요성을 느낄 수도 있다는 점이다. 그러나 부정적인 관점에서 바라보면 한-EU FTA로 인해 미국에게 손해가 될 수 있는 부분 또는 EU에게 더 유리하게 적용된 부분이 있는지를 검토해보겠다는 의미로도 해석할 수 있다. 만약 EU측에게 더 유리하게 또는 더 많은 개방이 이루어진 부분, 즉 KORUS FTA Plus 부분이 있다면 이는 분명 미국에게 한-미 FTA 재협상의 빌미를 제공하는 부분이 될 수도 있다. 앞서 언급한 바와 같이 결과적으로 한-EU FTA 협상은 KORUS FTA Plus를 요구하는 EU와 KORUS FTA Parity를 마지노선으로 주장하는 한국과의 협상이었다고 평가할 수 있다. 이는 다시 말해 미국측이 KORUS FTA에서 요구했던 사안들에 대해서는 EU도 한-EU FTA를 통해 한국측에 요구했었다는 의미로 해석할 수 있다.

그렇다면 상기에서 언급한 4가지 핵심 쟁점 사항들은 한-EU FTA에서 어떻게 다루어졌을까? 우선 Ratchet mechanism의 경우를 살펴보면 한-EU FTA에서는 동 조항이 빠져 있다. Ratchet 조항은 양측이 합의한 현행 자유화 수준을 유지하거나 혹은 보다 자유화된 형태로 관련 법령의 개정이 허용되나, 한번 자유화된 법령을 과거의 자유화 수준으로 환원할 수 없도록 하는 장치를 의미한다. 동 조항의 적합성에 대한 논란을 차치하고라도 기본적으로 한-EU FTA에서 동 조항이 빠진 이유는 양허안의 구조 때문이다. 즉, KORUS FTA에서는 개방을 유보하기로 한 분야 이외의 모든 분야를 개방하고, 향후 새로운 분야도 자동적으로 포함되는 Negative 방식을 적용하였다. 그러나 한-EU FTA에서는 개방하기로 양측이 합의한 분야만 개방하면 되는 Positive 방식의 양허 구조를 채택하였기에 실질적으로 Ratchet 조항을 포함시키지 않은 이유라고 할 수 있다. 이는 한국이 기존에 체결한 FTA에서도 Negative 방식을 채택한 칠레 및 싱가포르와의 협정에는 동 조항을 포함하였고, Positive 방식을 사용한 인도 및 ASEAN과의 협상에는 포함하지 않은 것과 같은 원리이다. 결론적으로 향후 체결될 FTA에서도 양허안의 구조에 따라서 동 조항의 포함 여부를 예측할 수 있다는 의미이다.

투자자-국가 간 분쟁해결제도, 즉 ISD 조항 포함 문제도 KORUS FTA에서는 가장 격렬한 논쟁을 벌였던 이슈 중 하나였지만, 한-EU FTA에서는 포함되지 않았다. 이 또한 찬반 양측의 근거가 일정 부분씩 합당한 점이 있어 쉽사리 논쟁의 결말을 이끌어내기 쉽지 않다. ISD가 포함되지 않은 이유는 EU가 현재 27개 회원국으로 구성되어 있다는 구조상의 법률적인 문제와 연관되어 있다. EU와 회원국들 사이에 끊임없이 제기된 문제는 권한(competence)의 문제이다. 다시 말해 정치적인 사안이든 경제적인 사안이든 어느 특정 분야에 대해 누가 권한을 가지고 있는지를 이해하는 것이 ISD가 포함되지 않은 이유를 이해하는데 있어 가장 핵심적인 부분이다. 가장 명백한 예로 일부 EU 회원국의 미국이 주도했던 이라크 전쟁에 참여를 들 수 있다. 외교 및 안보 문제에 대해서는 각 회원국이 권한을 가지고 있기에 이라크 참전에 대한 결정은 회원국들이 결정할 수 있는 사안이지 공동체 차원에서 결정할 사안이 될 수 없다.

EU는 기본적으로 공동체 차원의 단일 시장(single market)을 이루고 있는데, 단일 시장의 근본적인 원칙은 상품, 서비스, 사람 및 자본의 자유로운 이동을 보장하고 있다는 것이다. 언뜻 생각하기에 자본의 자유로운 이동이 보장된다는 의미는 개별 회원국이 아닌 EU가 투자 - 자본의 이동이라는 측면에서 보았을 때 - 와 관련해서 권한을 가지고 있다고 생각할 수 있다. 그러나 자본과 관련하여 EU가 지닌 권한은 EU 역내에서 자본이 자유롭게 이동할 수 있도록 하는 것에 대한 권리이고, 각 회원국의 투자와 관련된 권한 - 예를 들어 제 3국과의 투자 협정 등 - 은 개별 회원국이 권한을 가지고 있다. 즉, 양국이 ISD 조항을 포함한 협정을 체결한 후 어느 한 정부가 협정상 의무를 위배하여 투자자에게 손실이 발생하는 경우, 투자자가 투자유치국 정부를 상대로 국제중재를 요청할 수 있는 제도가 ISD의 정의임을 고려할 때, EU가 아닌 개별 회

원국이 중재 요청에 대한 권한을 가지고 있다는 의미이다. 결론적으로 ISD는 EU가 회원국들 대신하여 협상대표로 참석하는 한-EU FTA의 논의 대상이 될 수 없다는 의미이다. 그러나 한국은 2007년 기준으로 EU 회원국 중 이미 17개국과 개별 양자 투자 협정(Bilateral Investment Treaty, BIT)을 체결하였고, 대부분의 BIT에는 ISD 등의 투자보호 관련 조항이 포함되어 있다.

서비스 부분에서 미래 최혜국대우 조항도 KORUS FTA에서 논란이 되었던 부분 중 하나이다. 미래 최혜국대우 조항은 협상 발효 후 협정국 중 어느 한 쪽이 다른 국가와의 협상에서 서비스 분야에 더 많은 개방을 약속하면 자동적으로 협상 상대방에도 적용되는 조항을 의미한다. 이 조항에 대해 문제를 제기하는 쪽에서는 미래 MFN 조항이 향후 한국이 추진하는 FTA에서 미국의 눈치를 볼 수밖에 없다는 점을 주장한다. 즉 전략적인 측면에서 어느 특정 국가에게 KORUS FTA 보다 더 많은 개방을 허용해주려고 하는 경우 - 또는 한국측이 상대방에게 더 많은 개방을 요구하는 경우에 - 미국에게도 그만큼 개방을 해주어야 한다는 점에서 비판되고 있다. 물론 정부 측 입장에서 주장하는, 다시 말해 미국이 향후 FTA에서 다른 국가에게 더 많은 개방을 허용하는 경우 공히 한국측에도 적용된다는 설명도 논리적 근거를 가지고 있다.

결론적으로 서비스 분야의 미래 MFN 조항은 한-EU FTA에도 포함되었다. 오히려 미국보다 서비스 분야에 있어 더 높은 경쟁력을 가진 EU에게는 동 조항이 중요할 수밖에 없다. 서비스 분야에 있어 한-EU FTA에서 통신, 환경, 법률 서비스와 관련해서는 일부 KORUS FTA 이상의 개방이 이루어졌다. 그러나 미래 MFN 조항은 협정이 발효된 뒤 체결된 협정에 대해 자동적으로 동등한 혜택을 주는 것임에 한-EU FTA가 KORUS FTA 이전에 발효되는 경우 미국에게 적용되지 않는다. 아울러 서비스 분야에 있어서 가장 선진화되었다고 평가받는 미국과 EU와의 협상 내용보다 향후 한국이 더 많은 개방을 허용하게 되는 FTA를 체결할 가능성은 사실상 높지 않다. 이는 분명 한-미 및 한-EU FTA에 미래 MFN 조항이 포함되었기에 더 높은 개방을 허용하기는 쉽지 않기 때문이다. 그러나 FTA 협상과 체결 내용이 협상 대상국에 따라 전략적으로 이루어져야 함을 고려하였을 때, 서비스 분야에서 어느 특정 상대국에게 보다 높은 개방을 허용하는 것이 한국측에게 유리한 경우 이를 미국과 EU와 같은 최고의 서비스 선진국에게도 개방해줘야 한다는 점을 규정한 동 조항이 협상 전략에 제약적인 요소가 될 가능성이 있다는 점을 부인할 수 없다.

KORUS FTA 협상 결과를 놓고 보았을 때 스냅 백 조항의 수용은 가장 많은 비판의 대상이었다. 스냅 백이란 협정 상대국이 양측이 합의한 협정을 위반하는 경우 협정에 따른 특혜관세를 협상 이전의 관세로 복귀토록 하는 제도를 의미하며, 사실상 FTA 협정상에 이러한 규정을 두는 것은 다른 FTA에서 유례를 찾아보기 힘든 독특한 조항이다. 한-EU FTA 체결에 따른 USTR의 보고서에도 KORUS FTA에는 이 스냅 백 조항이 들어 있다는 점을 강조하고 있다. 특히 이 조항이 문제가 되는 이유는 최근 FTA가 국제자유교역에 걸림돌이 된다는 'Spaghetti Bowl Effect' 논

리와도 연관되어 있다. 한국의 경우만 보더라도 다양한 국가 및 지역과 FTA 협상을 체결하였고, 각 FTA마다 운영 및 운영 방법상에 있어 각기 다른 협정이 체결되어 있기 때문에 의도적이지 않지만, 단지 실수로도 협정을 위반할 가능성은 상존하다.

그러나 KORUS FTA에서는 실수로 협정을 위반하는 경우에도 이 스냅 백 조항이 적용될 수 있는 것이다. 다행스러운 부분은 한-EU FTA에서는 동 조항이 포함되지 않았다는 점이다. USTR 보고서에서도 KORUS FTA에 포함된 스냅 백 조항이 한-EU FTA에는 빠져 있음을 언급하면서 KORUS FTA 협정의 우월성(?) 강조를 통한 미국 내 비판세력에 대한 방어적인 논리를 견지하고 있다고 이해할 수 있다. EU의 입장에서 보면 KORUS FTA를 기준으로 한국과의 FTA 협상에 임했다는 점을 고려할 때 이 스냅 백 조항을 요구했음은 명백하다. 그러나 한국이 한-EU FTA 협상에서 스냅 백 조항을 포함시키지 않은 부분은 당연한 결과일 수도 있지만, KORUS FTA와 비교해 볼 때 가장 성공적으로 협상 결과를 도출해 낸 부분이라고 할 수 있다.

II. 한-EU FTA를 통한 비관세 장벽 제거

USTR의 한-EU FTA 보고서에서 강조된 다른 분야는 바로 자동차이다. 자동차는 한국에게는 주력 수출 품목이자 미국과 EU는 가장 큰 시장이기 때문에 한국에게는 가장 핵심적인 사안 중 하나였다. KORUS FTA와 마찬가지로 한-EU FTA에서도 상대적으로 미국보다 높은 EU의 자동차 관세의 즉시 철폐가 한국측 협상단에게는 자동차와 관련하여 가장 주요한 목표 중 하나였다. 한-EU FTA의 자동차 협상에서 관세 철폐 및 관세 환급 허용을 통한 한국산 자동차의 수입 증가를 우려한 유럽자동차협회(European Automobile Manufacturers's Association, ACEA)는 반대 의사를 분명히 하고 있고 이탈리아 정부도 자동차 협상 내용과 관련하여 한-EU FTA에 대한 거부권 행사를 할 수 있음을 밝히고 있다. 아울러 한국의 입장에서 EU내 현지 생산이 점차 증가할 것으로 예상되기 때문에 관세 폐지에 따른 이익이 크지 않을 수도 있고, 관세 철폐를 통한 유럽의 명차 및 특히 소형 디젤 차량의 수입이 급증할 수도 있다는 점 등이 관세 철폐를 통한 경제적 이익이라는 측면에서 논란의 여지를 남겨두고 있다.

FTA의 1차적인 목적이 협정 체결 상대에게 관세 특혜를 주기 위함이고 한국의 경우 유럽의 약1500만대 시장에서 연간 60여만 대인 수출을 증가시키기 위해 - EU의 경우 한국의 약 100만대 시장에서 연간 3만 여대 수출 - 관세 철폐에 더욱 적극적일 수밖에 없었다. 이에 EU는 자동차의 안전 및 환경 기준과 관련한 비관세 장벽 제거를 협상 카드로 들고 나왔다. 즉, 한-EU FTA 자동차 협상은 한국의 관세 철폐와 EU의 비관세 장벽 제거가 맞물린 협상이었다고 볼 수 있다. USTR은 KORUS FTA에서는 미국 제작사를 기준으로 한해 6,500대까지 미국 안전기준에 따라 제작된 차량을 한국에 수출할 수 있다는 면제조항을 얻어낸 반면 EU의 경우 한국이 한국 안

전기기준을 유럽의 기준에 조화시킨다는 조항이 포함되었다고 분석하고 있다.¹⁾

안전기준과 관련하여 EU가 주장하는 것은 국제 기준을 인정하라는, 즉 국제기준에 따라 제작된 차량의 수입을 허용하라는 것이다. EU의 주장은 자동차 안전기준 관련 국제기준은 UN 유럽경제위원회(UN ECE) 산하 ‘세계자동차기술기준조화포럼(World Forum For Harmonization of Vehicle Regulations, WP 29)’ 을 동 분야 국제표준제정기구로 인정하고, 결과적으로 국제 기준인 UN ECE 기준(소위 58 협정)과 GTR(Global Technical Regulation, 소위 98 협정) 규정과 조화를 이루어 나가자는 것이다. 여기에는 EU가 UN ECE 기준 대부분을 EU 안전기준으로 채택하고 있다는 논리가 기저에 깔려 있다. 우선 협상 결과를 살펴보면 한국 안전기준 42개중 32개 기준에 대해 UN ECE 기준을 인정해 주고, 나머지 10개 기준은 국내 기준을 그대로 적용하기로 하였다.

또한 한국과 EU 양측은 협정 발효 후 5년 이내에 국제 기준인 UN ECE 또는 GTR 기준과 상응하는 기준들에 대해서는 해당 국제기준과 조화를 이루기로 합의하였다. EU는 자신들이 대부분 채택하고 있는 UN ECE 기준뿐만 아니라 미국이 주도하고 있는 GTR 기준도 국제 기준으로 인정하고 있다. 사실상 대부분의 산업별로 각국의 이해관계가 내포되어 있는 상이한 기준이 존재하고 있어, 국제 기준의 제정은 자유 무역을 위한 가장 큰 걸림돌을 제거하는 것과 같은 효과를 낼 수 있다. 그러나 자동차 안전 기준과 관련하여 UN ECE의 127개, GTR은 5개의 안전 기준 관련 규정이 있음에 이 두 기준을 국제 기준으로 채택하게 되면 사실상 EU가 UN ECE 기준을 바탕으로 자동차의 국제 안전기준 채택관련 헤게모니를 장악할 수 있게 된다.

EU의 입장에서는 세계 5대 자동차 생산국인 한국이 UN ECE 기준을 - 애초에 모든 기준을 인정해 줄 것을 요구했지만 - 어느 정도 인정해주기로 하였고, 게다가 향후 UN ECE와 GTR 기준과 조화를 이루기로 합의한 한-EU FTA 자동차 협정을 통해 자국 기준의 국제 기준화에 큰 힘을 얻은 것으로 평가할 수 있다. 환경 기준과 관련하여서도 FTA 협상 이전부터 통상 문제로 거론되던 배출가스 자기 진단 장치(On-Board Diagnostics, OBD)에 대해서도 EU가 2014년 도입 예정인 Euro 6 OBD를 인정해 주기로 결정함에 따라 현재의 Euro 5 OBD에 대해서도 2010년부터 단계적으로 인정하기로 합의하였다.²⁾

국제 기준과 관련하여서는 한-EU FTA 비관세 장벽 협상에서 다루어졌던 전기전자 분야를 또한 들 수 있다. EU는 WTO 차원의 다자간 협상을 통해서도 ‘공급자 적합성 선언(Supplier's Declaration of Conformity, SDoC)'의 도입을 주장하였고, 한-EU FTA를 통해서도 SDoC의 도입을 요구하였다. 이는 현재 한국의 전기안전 및 전자파적합성 검사 및 인증의 강제 시행이 결국 중복 검사 및 불필요한 인증절차라는 점을 강조하고 있는 것이다. 현재 많은 전기전자 공급 업체들의 경우 스스로 제품의 품질 검사 등에 심혈을 기울이고 있다는 점을 고려하면 친기업적

측면에서 국내 제도의 선진화라는 긍정적인 측면으로 해석이 가능할 수도 있다. 그러나 한국과 EU가 큰 격차를 보이는 점이 있는데 이는 바로 사후관리제도이다. 철저한 사후관리제도가 자리 잡은 EU에 비해 한국의 제도는 걸음마 수준에 불과하고, 향후 SDoC 도입으로 인한 저가 저질 상품의 범람에 대처할 수 있는 제도 정립이 시급한 시점이다.

EU가 한국과의 FTA 협상에서 비관세 장벽 제거를 주요 사안으로 들고 나온 점은 EU의 신통상정책(Global Europe: Competing in the World)에서 강조한 시장 진입(market access)을 원활히 하겠다는 의지의 표현임은 명백하다. 보다 선진화된 기준 및 표준으로 통일해 나감으로써 각 국가마다 서로 다른 법규 및 행정 절차의 중복성을 제거하자는 의도이다. 그러나 그 이면에 자동차 및 전기전자 분야의 주도국인 한국이 EU의 기준 및 표준을 인정한다는 의미는 향후 동 분야의 국제 기준 및 표준 제정에 있어 EU가 더욱 주도적인 역할을 할 수 있다는 의미로 해석할 수 있다.

EU가 전기전자 분야 협정문에 ISO, IEC 및 ITU가 전기 안전 및 EMC 분야의 국제 표준 제정 기구임을 명시한 내용을 협정문에 포함한 점도 유럽표준화기구(European Committee for Standardisation, CEN)와 ISO가 비엔나협정을, 유럽전기기술위원회(European Committee for Electrotechnical Standardization, CENELEC)와 IEC가 드레스덴협정을 각각 체결하여 유럽에 기초한 표준을 국제표준으로 실행하고 있다는 점과 이들 기구에서 한 국가 한 표 시스템(one country, one vote system)의 원칙에 따라 표준 제정과 관련하여 경쟁국인 미국에 비해 의사결정 시스템 상 우위에 있다는 측면도 배제할 수 없다. 국제 교역이 활성화 되면서 각 국가 간의 상이한 규정에 따른 시장 진입의 제한이 점차적으로 핵심 이슈로 부각되면서 비관세 장벽 철폐, 나아가 국제 표준화를 위한 논의는 더욱 활발해 질 것으로 예상된다.

Ⅲ. 향후 진행 방향 및 시사점

2009년 10월 15일 한-EU FTA 가서명 이후, ‘가서명’이라는 절차가 또 다른 논란의 소지가 되고 있다. 향후 일정에 대해 한국 정부는 2010년 초 정식 서명, 이후 양측의 국내 비준 절차 이후 7-8월경 발효를 목표로 하고 있다고 공식적으로 밝혔다. 그러나 일각에서는 본 서명 이전에 EU는 자동차 생산국들을 중심으로 최종 의사결정 기구인 이사회에서 한-EU FTA 승인 거부 가능성 등을 제기하기도 하며, 2009년 10월 아일랜드 국민투표 가결과 11월 체코 대통령의 사인으로 인해 2009년 12월 1일 발효가 예상되는 리스본 조약이 한-EU FTA 발효에 걸림돌이 될 수도 있다는 논란을 제기하고 있다. EU가 유로화를 통한 통화 통합 이후 통합의 마지막 단계라고 일컬어지는 정치적 통합의 단계로 시도했던 EU 헌법이 좌초된 이후 EU 헌법 초안에 포함되었던 많은 내용들을 포함한 개혁 조약(Reform Treaty), 즉 리스본 조약의 발효에 전 세계의 이

목이 집중되고 있다.

리스본 조약의 발효에 따라 EU는 EU 대통령으로 불리는 이사회 상임 의장 및 외교정책을 대표하는 고위 대표를 선출하는 문제도 또한 세계적인 주목의 대상이 되고 있다. 리스본 조약의 발효가 한-EU FTA 발효에 부정적인 영향을 끼칠 수 있다는 논란은 과연 어디에서 비롯되었을까? 무엇보다도 리스본 조약의 발효는 기존에 EU 민주주의에 가장 비판적인 요소로 작용했던 EU 의회의 역할 강화 때문으로 해석할 수 있다. 입법 과정에서 유럽의회에 이사회와 동등한 통제 권한을 부여하는 '공동결정(co-decision)' 절차 적용 분야가 확대되고 통상정책 이슈를 포함하는 국제적 협정을 체결할 때는 유럽의회의 동의가 필요해진다.

즉 리스본 조약 발효 이후 한-EU FTA 발효를 위해서는 국내 국회뿐만 아니라 EU 의회의 비준 동의가 필요하다는 의미이지만 사실상 현재의 니스 조약 체제하의 절차와 차이는 없다. 지난 2009년 6월 실시된 EU 의회 선거에서 중도우파가 다수 의석을 차지함에 따라 한-EU FTA의 EU 의회 비준에 긍정적이라고 볼 수 있지만, 유럽자동차협회 등을 비롯하여 한-EU FTA에 비판적인 이익단체의 EU 의회를 상대로 한 로비 활동이 이루어질 가능성도 상존함에 이에 대한 적절한 대비책이 필요하다. 아울러 한-EU FTA에는 잠정 발효 조항이 포함되어 있어, 사실상 EU는 이사회의 승인으로 잠정 발효가 가능하다. 그러나 강화된 영향력을 가진 EU 의회의 비준은 한-EU FTA의 정통성을 인정받는 중요한 계기가 될 수 있다는 점은 시사하는 바가 크다고 하겠다.

앞서 언급한 바와 같이 한-EU FTA 협상이 진행되어 오면서 KORUS FTA와는 달리 많은 쟁점이 표출되지는 않았다. 이는 한국의 FTA 협상 상대국으로서 EU는 미국과는 다르다는 특징, 다시 말해 EU의 구조상 특성에 따른 결과이다. 아울러 쌀, 의료 및 교육 서비스 등의 민감 분야들이 협상 분야에서 제외되었기 때문일 수도 있다. 이 또한 EU에게도 민감한 분야이고, 권한의 문제가 걸려 있는 사안이라는 구조적 특성에 기인한다. 그나마 한-EU FTA 협상 과정을 통해 부각되었던 돼지고기, 낙농 제품 등은 장기간에 걸쳐 관세가 철폐된다고 할지언정 한-EU FTA를 계기로 피해가 불가피하다.

지금 상황으로는 한-EU FTA가 KORUS FTA보다 조기 발효될 것으로 예상된다. 아울러 한-EU FTA는 한-미 FTA 비준에 적잖은 영향을 끼치는 기폭제 역할을 할 수도 있다. 이러한 예측이 맞는다면 세계에서 가장 규모가 크고 선진화된 두 경제권과의 FTA가 많은 시간적 차이를 두지 않고 발효될 수 있다는 의미이다. 2009년 10월 기획재정부가 발표한 한-EU FTA 국내대책 추진 방향을 보면 2007년에 KORUS FTA를 위해 마련한 국내 보완대책을 활용하고, 한-EU FTA에 따라 특히 피해가 예상되는 분야에 대해 추가적인 경쟁력 강화 방안을 마련하겠다는 근원적인 처방책만을 제시하고 있다.

FTA는 일부 특정인 또는 특정 기업을 위해 정부가 추진하는 것은 아니다. 아울러 개별 FTA 협정마다 해당 협상 상대국의 특성을 포함한 각기 다른 협정이 합의되어진다. 이는 피해 산업, 일각에서는 패자 산업이라고까지 일컬어지는 산업 분야에 대한 구체적인 보완 대책이 필요하다는 의미이다. 아울러 각 FTA마다 그 FTA에 따른 차별화된 보완 대책이 요구되어 진다는 의미이기도 하다. 농촌연구소와 한국해양수산개발원의 보고서에 따르면 한-EU FTA 발효 후 15년 후 농수산식품 생산 감소액은 연간 2,481억~3,172억 원에 이르고 이 중 축산 분야가 94%를 차지할 것이라고 발표했다. '한-EU FTA에 따른 농축산 분야의 피해 예상 규모는 발표되었지만, 그 피해에 대한 보완 대책은 찾을 수 없다.

FTA 협상을 Robert Putnam의 양면 게임이론(Two-level game theory)으로 분석해 보면, 1단계의 대외 협상과 2단계의 국내 협상으로 나누어 볼 수 있다. 한국은 최초로 체결한 칠레와의 FTA에서 이미 국내 협상의 중요성과 국내 협상이 대외 협상에 미치는 영향에 대해 경험하였다. 쉬울 것만 같았던 한-칠레 FTA 협상은 국내 농민 단체의 반발 등으로 인해 그 비준까지 많은 시간이 소요되었고, 국민적 반감도 심했다. FTA와 같은 국가 정책에 대한 대국민 홍보, 국민과의 소통이 중요시 되는 시대에 국민들이 정말 궁금해 하는 것은 피해 산업에 대한 보완 대책이고, 그 다음이 FTA 협정에 내용임을 상기할 필요가 있다.(2009/11/09)



<각주>

- 1) 한-EU FTA에 대한 USTR 보고서에 따르면 “In KORUS, the United States obtained an exemption that allows each U.S. automaker to sell up to 6,500 vehicles a year in Korea built to U.S. safety standards (and which do not need to be modified for Korea).”라고 명시하고 있다. 이는 해석상 혼란을 야기할 수 있는 부분이 있는데, KORUS FTA 협정문에는 제작사별로 전년도 판매기준 6,500대 이하를 판매한 경우 미국 자동차 안전기준에 따라 제작할 수 있다고 명시하고 있다.
- 2) 현재 한국은 디젤의 경우 유럽식 OBD, 가솔린은 미국식 OBD 기준을 채택하고 있고, 2006년 EU측에 2년 유예를 허용한 바 있다.

※코리아연구원은 회원님들의 정성어린 후원회비 및 기부금으로 정치·외교, 경제·통상, 사회통합 부문에서 정책대안 및 국가전략을 제시합니다. 홈페이지(www.knsi.org)와 전화(02-733-3348)로 후원 및 회원등록이 가능하며, 후원회비 및 기부금은 공익성기부금으로 인정되어 연말정산 때 세제혜택을 받을 수 있습니다.