

세무와회계저널
제15권 제6호 2014년 12월 pp.183~206
한국세무학회

한중 FTA와 양국의 조세문제*

김유찬**

<요 약>

FTA를 통하여 관세가 인하되는 경우 한국과 중국의 기업은 업종별로 다소의 차이가 있으나 대체로 상호이익을 얻을 수 있을 것으로 보인다. 농업 및 1차 산업분야에서는 한국이 불리한 측면이 있으나 이와 관련하여 두 나라는 합의점을 잘 도출해야 내야 한다. 중국의 수입규제에서 가장 중요한 수단은 수입검사 및 검역대상이며 통관자체의 규제로서 여러 가지 불확실성의 문제가 존재한다. 향후 중국과의 협상에서 한국은 이러한 통관과정에서의 규제들이 무역자유화의 장벽으로 작용하는 점을 잘 설득하여야 할 것이다. 다른 한편 광우병 등과 관련한 검역의 문제는 향후 중요한 비관세장벽의 역할을 수행할 수도 있다. 중국을 4-5개의 농업적 특성이 다른 지역으로 크게 구분하여 지역주의를 도입하는 경우 양국이 합의점을 도출해낼 수 있는 가능성을 높여줄 것이다. FTA가 체결되면서 무역이 활발해지면 자본의 이동도 한결 자유로워지고, 특히 상대국과의 투자관계도 활발해지게 되는데, 이 경우 법인과 개인에 대한 자본 및 소득에 대한 과세문제가 이슈가 될 개연성도 크다. 주식 및 부동산의 양도차익에 대한 과세, 이전가격과세 분야에서의 규범의 정리, 상호합의, 정보교환 조항 등이 대표적인 예가 될 수 있을 것이다.

<주제어> 중국, 자유무역협정, 관세, 관세장벽

* 이 논문은 2014학년도 홍익대학교 학술연구진흥비에 의하여 지원되었음.

** 홍익대학교 경영대학 교수, 99yckim@hongik.ac.kr, 010-5162-6422

논문접수일 2014년 9월 15일 1차수정일 2014년 11월 10일 2차수정일 2014년 12월 9일
게재확정일 2014년 12월 13일

I. 서 론(연구의 배경과 문제제기)

한국은 이미 여러 국가들과 FTA를 체결하였고 일부 국가들과 맺은 FTA는 현재 발효 중이다. 다른 나라들과 맺은 FTA보다 경제관계가 밀접한 미국과 맺은 FTA는 그 체결과정에서 한국사회에서 큰 논란의 대상이 되었다. 경제적 효과와 바람직한 추진 방향에 대하여 국론은 크게 나뉘었고 FTA는 체결되었으나 의견 차이는 수렴되지 못하였다. 다른 한편 미국보다 이제 더 경제적인 관계가 밀접한 중국과 FTA의 추진이 진행되고 있다. 이러한 측면에서 FTA와 관련한 경제적 효과와 나아가서 바람직한 추진방향에 대하여 논의하고 연구하는 것은 매우 중차대한 일이다. 이 연구에서는 그 경제적 효과에 대한 논의는 다른 연구들에 미루고 바람직한 중국과의 FTA 추진방향을 제시하는 작업 중에서 조세분야에 국한하여 다루고자 한다. 관세를 포함한 조세분야는 관세율 체계를 개편하는 것이 FTA의 효과 혹은 혜택을 가져오는 핵심 내용이므로 두 말할 필요도 없이 FTA의 핵심 관건이다.

구체적으로는 우선 한중간의 FTA 체결과정에서 조세분야에서 쟁점이 될 수 있는 사안을 예상하거나 혹은 쟁점이 되고 있는 사안이 무엇인지 파악해보고, 다음으로는 이 쟁점 사안들에서 FTA 체결과정에서 어떻게 접근하는 것이 한국과 중국의 경제적 상호이해에 부합하는 것인지 분석한다. 나아가서 한중 FTA의 경제적 효과를 극대화하기 위하여 국내적으로 조세분야에서 어떠한 제도적 준비와 변화가 필요한지 점검해본다.

한중FTA와 관련하여 한국과 중국 양국이 FTA체결과정에서의 입장이 다를 것이다. 또한 조세분야에서 국내적으로 개선되어야 할 제도적 방안이 차이가 날 것이다. 동 연구에서는 중국의 협상에 대한 입장과 제도의 개선방안에 대하여는 논외로 두고 한국의 협상에 임하는 입장과 제도 변화의 필요성에 국한하여 고려하고자 한다.

미국과 맺은 FTA 당시에 논의된 내용과 중국과 한국의 경제적 관계의 특수성을 고려하여 한중 FTA 체결시 부각될 문제를 조세분야를 중심으로 찾아내고 이 분야에서 바람직한 FTA 추진 방향과 국내적 조세분야 제도 개선방안을 제시하고자 한다.

한중 FTA와 관련하여 다루어야 할 조세분야 이슈로서는 관세율인하 체계에 대한 합의점 도출을 위한 입장, 통관제도, 원산지규정 관련 제도의 시행 준비, 기존의 한중조세조약과의 관계, 간접세나 환경관련 조세와 부담금 분야, FTA로 인한 조세지원제도의 변화 등이 예상된다.

II. FTA 추진 현황과 그 경제적 효과에 대한 평가

1. 주요 국가들과의 FTA 추진 동향

현재 우리나라가 주요 국가들과 맺은 발효 중이거나 아직 협상과정 중에 있는 FTA 들을 살펴

보면 다음 표의 내용과 같다.

〈표 1〉 우리나라 FTA 추진 현황

발 효	- 칠레(2004년 4월 발효) - 싱가포르(2006년 3월 발효) - EFTA-4개국(2006년 9월 발효) - ASEAN-10개국(2006년 8월 상품무역협정서명, 2006년 5월 발효, 서비스협정 2009년 9월 발효, 투자 협정) - 인도(2010년 1월 발효) - EU(2011년 7월 잠정 발효) - 페루(2011년 8월 발효) - 미국(2012년 3월 15일 발효) - 터키(2012년 5월 1일 발효)
타 결	- 콜롬비아(2013년 2월 21일 FTA 정식 서명) - 호주(2013년 12월 4일 협상 타결 선언, 2014년 4월 8일 FTA 공식서명) - 캐나다 (2014년 3월 11일 협상 타결 선언, 2014년 9월 23일 FTA 정식서명)
협상 중인 FTA	- 인도네시아 - 중국 - 베트남 - 한, 중, 일 - RCEP¹⁾ - 캐나다 - 뉴질랜드
기타 여건 조성 또는 사전 협의	- 일본 - 멕시코 - GCC²⁾
협상 준비 공동 연구	- MERCOSUR³⁾ 4개국 - 이스라엘 - 중미-5개국 - 말레이시아

자료 : 외교통상부 자유무역협정 홈페이지(<http://www.fta.go.kr>) 2014년 11월 6일 기준

1) 동남아시아국가연합(ASEAN) 10개국과 한, 중, 일 3개국, 호주, 뉴질랜드, 인도 등 16개국.

2) GCC(Gulf Cooperation Council : 걸프협력이사회) : 사우디아라비아, 쿠웨이트, 아랍에미리트, 카타르, 오만, 바레인 6개국 간 체결된 공동시장 형태의 경제협력체

3) MERCOSUR(Mercado Comun del Sur ; 남미공동시장) : 브라질, 아르헨티나, 우루과이, 파라과이 등 남미지역 최대 경제 통합체

2. 추진 당시의 경제적 효과에 대한 기대 및 평가

한국정부가 미국 및 EU와 각각 FTA를 추진하면서 연구기관들에서는 다음과 같은 경제적 효과를 추정해나 있다.

〈표 2〉 미국과 EU와 맺은 FTA 거시경제적 효과

구 분	교역 증대 및 자원배분 효율화(단기)	자본축적	
		생산성 증대 미 고려(장기)	생산성 증대 고려(장기)
(미국)			
실질 GDP(%) ⁴⁾	0.02	0.48	5.66
후생수준(억\$)	5.3	25.5	321.9
고용(천명)	4.3	40.6	351.3
(EU)			
실질 GDP(%)	0.10	0.64	5.62
후생수준(%)	0.18	0.47	3.84
고용(천명)	29.9	47.8	253.1

자료 : 대외경제정책연구원, 한·미 FTA 경제적 효과 재분석, 2011 ; 대외경제정책연구원, 한·EU FTA의 경제적 효과 분석, 2010.

우선 미국과의 FTA를 통하여는 실질 GDP는 단기적으로는 관세감축에 따른 교역 증대와 자원 배분 효율화에 따라 0.02% 증가하며, 장기적으로는 자본축적 및 생산성 향상을 통해 5.66% 증가 될 것으로 전망되었다. 후생수준의 경우, 관세철폐에 따른 가격 하락과 소비자 선택폭 확대 등으로 단기 5.3억~장기 321.9억 불의 소비자후생 증가될 것으로 전망되었다. 고용의 경우, 한·미 FTA 이행으로 단기적으로는 수출증대와 생산증가 등에 따라 4,300여명 증가할 예정이며 장기적으로는 자본축적 및 생산성 향상을 통해 취업자가 35만 명까지 늘어날 것으로 예상되었다.

한·EU FTA 이행은 FTA가 없을 경우(0.1% 증가)와 비교하여 우리 경제의 실질 GDP를 장기적으로 최대 약 5.6% 증가시킬 것으로 분석되었고 후생수준은 관세철폐에 따른 가격하락·소득 증대 등을 통해 늘어 GDP 대비 약 3.8%(320억\$) 증가(2009년도 GDP 대비)하며 장기적으로 자본축적 및 생산성 향상이 이루어질 경우 산업별로는 농수산업 취업자가 1천명, 제조업 33천명, 서비스업 219천명 정도 증가할 것으로 예상되었다.

4) 한·미 FTA 이행에 따른 경제적 효과가 반영되어 우리경제의 변화와 구조조정이 이루어진 후 새로운 균형상태에 도달하는 기간 중 발생하는 효과.

〈표 3〉 향후 15년 연평균 무역수지에 대한 거시 경제적 효과

(단위 : 백만달러)

구 분	수출 증가	수입 증가	무역수지
(미국)			
제조업	1,285	711	573
농업	—	424	△424
수산업	0.8	11.8	△11.0
합계	1,285	1,147	138
(EU)			
제조업	2,520	2,125	395
농업	7	38	△31
수산업	10.3	12.7	△2.4
합계	2,537	2,175	361
(칠레)			
합계	24.6	46.7	△22

자료 : 대외경제정책연구원, 한·미 FTA 경제적 효과 재분석, 2011 ; 대외경제정책연구원, 한·EU FTA의 경제적 효과 분석, 2010 ; 한·칠레 FTA 경제적 파급효과 분석, 최용제, 2010.

한편 미국과의 FTA를 통하여 제조업의 경우 관세 인하 등으로 향후 15년간⁵⁾ 수출이 연평균 12.9억 불, 수입은 7.1억 불 증가하여 연평균 5.7억 불의 무역수지 개선효과가 있을 것으로 예상(자동차산업 2.9조원, 전기전자 2조원, 화학 1.9조원 순으로 생산증가가 크게 나타남)하였고 EU와는 제조업의 경우 관세 철폐의 효과로 향후 15년간 제조업 수출은 연평균 25.2억 불, 수입은 21.3억 불 증가할 것으로 예상되었다.

3. 현시점에서의 FTA의 경제적 효과에 대한 평가

현재시점에서 한미 FTA와 한EU FTA의 경제적 효과를 평가하기에는 발효이후 시행기간이 얼마되지 않아 어려움이 있다. 그러나 한칠레 FTA는 이제 발효이후의 기간이 10여년이 되어가면서 어느 정도의 객관적 평가가 가능하게 되었다. 우리나라와 첫 번째 FTA 체결국인 칠레와의 FTA를 통하여 발효 이전에 비해 현재 칠레의 對한국 평균관세율은 크게 감축되었다.⁶⁾ 2003년에서 2011년까지 7년간 5.46%p 감축하였으며, 2017년에는 0.07%를 기록하게 될 전망이다. 이로

5) 농업의 관세철폐가 대부분 15년 이내에 이루어짐을 고려하여 일관성 유지를 위해 전체 업종 분석기간을 15년으로 설정함.

6) 2003년 6.00%에서 2011년 0.54%로 7년간 5.46%p 감축, 2017년에는 0.07%를 기록하게 될 전망.

써 우리나라 제품의 칠레 시장진출에 있어 관세장벽은 거의 의미가 없어지게 된다.

〈표 4〉 칠레의 對 한국 평균관세율 시계열 추이(2003-2011)

(단위 : %)

	2003 (A)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 (B)	인하폭 (A)-(B)
칠레의 對한국 평균 관세율	6.00	2.91	2.48	2.08	1.65	1.24	0.81	0.69	0.54	5.46

자료 : 송승이, 2011. “한-칠레 FTA 7년의 평가”. 한국무역협회. Trade Focus 제10권 제14호.

FTA 발효로 관세인하 혜택을 받은 품목들의 수출이 크게 증가하였고 2010년부터 관세감축이 시작된 품목들의 향후 수출 증가가 기대된다. 발효 전 35개에 그쳤던 무관세 품목은 2004년 발효 즉시 3,511개로 늘어났으며, 2011년 기준 6,034개로 자유화율은 75.99%에 달하고 있다. 결과적으로 칠레 수입시장에서 우리의 점유율은 발효 전에 비해 2배 이상 높아졌다. 또한 우리나라의 對칠레 투자는 FTA 발효 이후 다양한 업종과 목적으로 확대되며 증가되었다.

〈표 5〉 한·칠레 FTA 발효 전후 양국간 교역현황

(단위 : 백만달러)

	발효전 1년 (03.4~04.3)	발효후 1년차 (04.4~05.3)	발효후 2년차 (05.4~06.3)	발효후 3년차 (06.4~07.3)	발효후 4년차 (07.4~08.3)	발효후 5년차 (08.4~09.3)	발효후 6년차 (09.4~10.3)	발효후 7년차 (10.4~11.3)
수 출	524	830	1,217	1,823	3,462	2,517	2,525	2,947
수 입	1,328	1,925	2,552	4,089	4,455	3,376	3,590	4,221
교역량	1,852	2,755	3,769	5,912	7,917	5,893	6,115	7,168
무역수지	-804	-1,095	-1,335	-2,266	-993	-859	-1,065	-1,274

자료 : 한국무역협회 무역통계 (2011.1~3월 수출입액은 전년 동기 통계를 사용한 추정치) ; 한-칠레 FTA 발효 7주년 성과, 외교부, FTA무역종합지원센터, 2011.

한·칠레 FTA 발효 (2004.4.1) 이후 7년간 양국 간 교역량은 18.5억불에서 71.7억불(추정치)로 287% 증가하고, 우리나라의 대칠레 수출은 5.2억불에서 29.5억불(추정치)로 462%, 대칠레 수입은 13.3억불에서 42.2억불(추정치)로 218% 증가하였다. FTA 발효 이후 원자재 수입은 크게 증가하였으나 우려했던 농림축산물 수입증가는 낮은 수준에 그쳤다.

전반적으로 한칠레 FTA에 대하여는 긍정적 평가가 가능하다. 그러나 향후 한미 FTA 그리고 한EU FTA에 대하여 마찬가지로 긍정적인 평가를 할 수 있는지에 대하여는 아직 많은 불확실성이 존재한다.

4. 한중 FTA의 경제적 효과에 대한 예상

한·중 FTA는 중국 내수시장 선점을 통한 미래성장동력 확보, 중국 내 우리기업 및 국민의 이익 보호를 위한 제도적 기반 마련, 글로벌 FTA 허브국가 완성에 따른 외국인 투자유입 및 일자리 창출 등의 경제효과를 가져올 것으로 기대되고 있다. 중국의 대한 관세율체계는 최종재의 수입관세율을 높게 책정하는 가공단계별 차등관세율체계를 유지하고 있으며 이에 따라 우리나라의 대중 수출품 가운데 고관세 품목은 최종재에 집중되고 있다.⁷⁾

한·중간 생산과정을 오가는 국제분업이 활발하게 유지되고 있는데 이러한 국제분업이 앞으로 상당 수준으로 지속될 가능성이 높다고 보면 FTA를 통해 가공무역에 제공되는 중간재 품목에 대한 관세철폐는 비용감소와 예측가능한 무역 및 생산환경의 제공을 통하여 우리 기업에 이익을 가져다 줄 것으로 평가된다.⁸⁾ 다른 한편 차등관세율체계에서 중간재에 대한 관세율은 그리 높지 않으므로 그 효과를 과대평가해서는 안된다.

FTA하의 무역개방 시나리오 및 이를 통한 한·중 FTA 체결 시 나타날 경제적 효과를 분석하면 다음과 같다.

〈표 6〉 FTA하의 무역개방 시나리오

구분	중국	한국
기준 관세율	2003년 단순평균관세율*	2003년 실효세율**
시나리오 1	자동차, 철강 자유화 예외	곡물-TRQ*** 다른 농산물-10% 품목 관세철폐
시나리오 2	자동차, 철강품목 50% 관세철폐	농산물 총품목의 50% 관세철폐
시나리오 3	자동차, 철강품목 90% 관세철폐	농산물 총품목의 90% 관세철폐

* 중국의 2003년 단순평균관세율은 곡물류는 4.1%, 자동차는 14.7%, 철강은 8.3%. 중국은 2001년 말 WTO에 가입하면서 대폭적인 관세인하와 통상제도의 개선을 약속하여 2003년 현재 전 산업 평균관세율은 11%대를 달성.

** 한국의 2003년 실효세율은 곡물류는 236.0%, 자동차는 7.7%, 철강은 5.5%. 2001년 WTO에 가입한 중국과는 달리, 한국은 UR협상이 진행 중이던 1990년대 초반부터 이미 관세인하조치를 취하였고 제조업은 8% 중심세율을 유지하고 있어 실효세율과 단순평균관세율간의 차이가 크지도 않음. 다만 농산물에

7) 한중FTA의 경제적 파급효과와 주요쟁점, 대외경제정책연구원, 2004

8) 한중FTA 경제적 효과 분석, 김정수, 2009

있어서는 중국에서와 마찬가지로 TRQ 품목으로 인해 계산방식에 따라 관세율 차이가 심하게 나타남.
 *** TRQ(Tariff Rate Quota : 관세율할당)은 일정 물량에 대하여 낮은 세율(동일한 물품에 대하여 수량기준에 따라 2 이상의 세율을 정한 경우 그 중 낮은 세율을 말함)이 적용되도록 양허된 경우를 말함.
 자료 : 한중FTA의 경제적 파급효과와 주요쟁점, 대외경제정책연구원, 2004

한·중 FTA의 경제적 파급효과를 CGE 모형을 통해 추정한 분석결과에 따르면, 한·중 FTA가 양국 모두에 상당한 수준의 경제적 이익을 가져다줄 것으로 나타나고 있다. 자본축적을 고려하지 않고 관세철폐만의 효과만을 보는 경우 한국의 GDP는 0.14에서 1.28%p 정도의 추가성장이 예상된다. 반면에 관세철폐와 더불어 나타나는 자본축적의 효과를 같이 고려하면 GDP 성장률이 0.45에서 2.30%p 정도 높아질 것으로 분석되었다.⁹⁾

〈표 7〉 FTA 무역개방 시나리오 下 한국과 중국의 GDP에 대한 영향 (단위 : %)

	관세철폐			관세철폐 & 자본축적		
	시나리오 1	시나리오 2	시나리오 3	시나리오 1	시나리오 2	시나리오 3
중국	0.07	0.32	0.37	0.26	0.73	0.78
한국	0.14	0.72	1.28	0.45	1.37	2.30

자료 : 한중FTA의 경제적 파급효과와 주요쟁점, 대외경제정책연구원, 2004

한·중 FTA 체결로 한국의 對중국 무역수지에 대한 영향(변동액)은 다음과 같이 예상되고 있다.

〈표 8〉 한국의 對 중국 무역수지에 대한 영향(변동액) (단위 : 백만달러)

	관세철폐	관세철폐 & 자본축적
한국의 對중국 수출증가액	5,488 ~ 6,323	5,571 ~ 6,543
중국의 對한국 수출증가액	5,757 ~ 14,051	5,819 ~ 14,192
한국의 對중국 무역수지 영향	-269 ~ 7,728	-248 ~ 7,649

자료 : 한중FTA의 경제적 파급효과와 주요쟁점, 대외경제정책연구원, 2004

한국의 대중국 수출이 55억~65억 달러 정도 증가되는 반면, 중국으로부터의 수입은 58억~142억 달러 증가함으로써 무역수지는 3억~77억 달러 악화된다는 것이다. 수출증가효과 보다 수입증가 효과가 크게 나타난 것은 시나리오 3하에서 농산물 분야에서의 수입이 크게 증가하기 때문인 것으로 분석된다.¹⁰⁾

9) 한중 무역구조의 특징과 FTA 협상 시사점 보고서, 대외경제정책연구원, 2013

10) 한중 무역구조의 특징과 FTA 협상 시사점 보고서, 대외경제정책연구원, 2013

산업 중 제조업부문에서 한국과 중국은 경제교류의 규모가 크고 상호 보완적인 산업구조를 갖고 있어서 한·중 FTA의 체결은 한·중 교역·투자관계를 훨씬 심화시키고 분업을 증대시켜서 한·중 양국에 경제적 이익을 가져다줄 것으로 예상하고 있다. 특히, 한국이 중국에 비해 경쟁력 우위에 있는 자본·기술집약적 산업에 자원이 보다 집중적으로 배치되어 우리나라 산업구조의 고도화·고부가가치화에 기여할 것으로 기대된다.

Ⅲ. 한중 경제 교류의 특징과 한중 FTA 예상 쟁점사항

1. 한중 경제 교류의 내용과 특징

한국과 중국의 교역은 1992년 수교 후 급격히 성장한 제1확대기, 한국의 외환위기와 중국의 경기불황으로 교역이 소강을 이룬 조정기, 중국의 WTO가입과 개방 확대로 다시 한 번 성장한 제2확대기 그리고 2005년 하반기부터 현재까지의 안정화기를 거치며 발전해 왔다. 이러한 양국의 교역에는 몇 가지의 특수성이 있다. 첫째는 한국의 대중국 수출은 중국의 내수시장을 노린 일반무역보다는 가공무역을 위한 수출이 높은 비중을 차지한다는 것이다. 둘째는 한국이 중국으로 수출하는 제품의 바이어가 대부분 외국자본기업으로 물론 한국계 기업도 이에 포함된다. 한국 기업은 대부분 중간재 업종에 대해 투자하고 있고, 중국내 중간재 업종 기업의 경우 한국으로부터 중간재를 조달하는 비중이 높다.¹¹⁾

한국과 중국의 분업과 경쟁관계에 대해 자세히 알아보면 과거 90년대 중반까지 한국은 1차산업품, 섬유 등을 수입하고 고급 철강, 자동차 등을 수출하는 산업간 무역의 모습을 보였다면, 그 후 전자산업을 중심으로 산업내무역의 비중이 상승하면서 섬유, 철강, 일반기계 등 중국제품의 경쟁력 제고 등을 바탕으로 산업내무역이 활발해지고 있다. 물론 아직까지 자동차, 석유화학 등은 한국의 일방적 수출로 산업내무역의 비중은 낮은 수준이다. 기술수준별로는 고위기술 산업에서 산업내무역이 활성화되고 있고, 중저위 산업에서는 일방적 무역이 이루어지고 있다. 중위 산업에서는 한국에서 중국으로, 저위 기술산업에서는 중국에서 한국으로 일방적 무역이 주로 이루어짐을 의미한다. 가공단계별로는 부품과 자본재 교역에서 산업내무역이 활성화되고 있는 반면 1차산업품, 반제품, 소비재의 교역에서는 일방적 무역이 이루어지고 있다. 또한 일반무역보다는 가공무역에서 산업내무역이 활발히 이루어지고 있다.¹²⁾

한·중간 교역은 매우 높은 보완성이 있는 것으로 나타났고 자동차, 정밀계측기기, 전자부품, 합성수지 업종의 경우는 한국이 강한 수출특화를, 비금속광물, 음식료품, 담배, 의류, 목재—종

11) 양평섭 외5. 2013. “한 중 무역구조의 특징과 FTA 협상 시사점 보고서”. 대외경제정책연구원

12) 양평섭 외5. 2013. “한 중 무역구조의 특징과 FTA 협상 시사점 보고서”. 대외경제정책연구원

이제품 등에서는 중국이 수출특화가 되어있다. 그리고 한·중 간 경쟁이 치열한 업종으로는 조선, 가전기기, 컴퓨터, 통신기기, 섬유직물 등을 들 수 있다. 또 업종별로 일반무역과 가공무역에서 수출특화가 다르게 나타났다. 그 예로 한국의 수출특화 품목 중 전자부품 합성수지 등의 업종은 모두 높은 수출특화지수를 유지했으나, 화장품의 경우에는 일반무역에서만 높은 수출특화지수를 유지했고 철강 등은 가공무역에서만 높은 수출특화지수를 유지했다. 상대국 시장에서의 경쟁력지수를 측정한 결과는 중국이 한국시장에서는 농수산업, 섬유, 전기전자 산업에서 높은 경쟁력을 가지고 있었고, 한국은 중국시장에서 섬유의류, 화학, 전기전자, 철강금속 등의 산업에서 경쟁력을 유지하고 있는 것으로 나타났다.¹³⁾

2. 한국과 중국의 관세율 체계의 비교

양국의 관세율을 비교하면 몇 가지 특징을 발견할 수 있다. 첫 번째로 제조업의 단순평균 관세율은 중국이 9%, 한국이 6.7% 수준으로 중국이 더 높은 수준을 유지하고 있다. 한국은 단지의약품, 화학섬유, 철강, 통신기기, 기타전자제품 업종에서만 중국보다 약간 높은 수준일 뿐 나머지는 중국이 한국에 비해 높은 수준을 유지하고 있다. 특히나 중국의 관세율은 완성차 업종에서 한국의 두 배를 상회하는 수준이다. 두 번째로 양국의 가중평균 관세율(전체 제조업)은 한국 6.06%, 중국 4.62%로 한국이 더 높은 수준이며, 섬유 및 의류산업, 의약품, 화학섬유 등의 산업에서 한국이 더 높았다. 세 번째로 상대국에 대한 수입액을 가중치로 한 가중평균 관세율에서는 한국의 대중국 관세율이 7.92%로 중국의 대한국 가중평균 관세율 4.54%에 비해 매우 높은 수준을 유지하고 있다. 이는 실제로 한·중간 교역에서 한국이 관세로 인한 수입시장보호가 중국보다 비교적 강하게 이루어지고 있는 것을 의미하고, 한국의 대중국 수출이 저관세 품목을 중심으로 이루어지고 있는 것을 보여주는 것이다. 때문에 우리는 한·중간 FTA에 따른 관세인하가 이루어진 이후에도 양국 간 현재의 무역구조가 지속될 경우엔 한국의 대중국 수출증대보다는 중국의 대한국 수출증대 효과가 더 클 수 있음에 주의해야 한다. 넷째로, 가공무역 중심의 교역구조를 가진 양국의 교역 특성을 감안한 중국의 대한국 실질관세율을 기준으로 양국의 관세율을 비교하면 한국이 중국보다 상당히 높은 관세율을 유지한다는 것을 볼 수 있다. 이는 한국의 대중국 수출에 있어 관세 혜택을 이미 받고 있는 가공무역용 수출이 많기 때문이라고 할 수 있다. 마지막으로 제품의 가공단계별로 양국의 관세율을 보면 양국 모두 소비재에 대한 고관세를 유지하고 있고, 자본재와 반제품에서는 중국이 한국에 비해 높은 관세율을, 부품과 부분품에서는 한국이 중국에 비해 높은 관세율을 유지하고 있다. 보다 자세히 분석하면 중국의 부품 관세율은 7.7% 정도로 낮은 편이지만, 소비재에 대해서는 15% 고관세를 유지하고 있다.¹⁴⁾

13) 양평섭 외5. 2013. “한 중 무역구조의 특징과 FTA 협상 시사점 보고서”. 대외경제정책연구원

14) 양평섭 외5. 2013. “한 중 무역구조의 특징과 FTA 협상 시사점 보고서”. 대외경제정책연구원

3. 중국의 비관세장벽

중국의 비관세장벽 유형을 살펴보면 크게 수입제한 조치, 주요 기술 장벽, 환경규제 조치, 화학제품에 대한 수입규제, 통관 관련규제, 국산화 요구 및 투자제한, 기타 규제 등으로 나눌 수 있고 그 중에서 우리의 주제와 관련하여 중요성이 존재하는 통관분야, 투자제한분야, 그리고 기타분야(지재권 보호 등)를 세부적으로 살펴보면 다음과 같다.

통관 관련규제에는 첫째로 관세부과 시 공식가격 비공개 일부 품목에 대해 세관이 내부적으로 정한 가격으로 관세를 부과한다. 둘째로 완성차 및 부품 수입에 대해 통관지를 제한하여 규제하고 있다. 셋째로 일부 화학제품에 대하여 보세운송을 불허하고, 도착 항구에서 통관을 강요한다. 국산화 요구 및 투자제한에는 첫째로 중국산 부품 사용 장려정책을 사용하고 있는데, 자동차 생산 시 일정 비율이상 중국산 부품 사용을 의무화 하는 등 부품의 현지화를 독려하고 있는 내용이다. 둘째로 철강설비 국산화를 요구하는데, 생산설비의 국산화를 장려하는 정책이다. 셋째로 철강 산업의 외국인투자 진입을 제한하는 것인데, 각종 조건에 부합해야만 중국에 진출할 수 있도록 하였다. 넷째로 자동차산업 신규진입을 제한하는 것인데, 자동차 업종에 투자 시 최소 금액을 설정하고, 최소한의 생산능력을 규정하는 등으로 중국내의 투자를 제한하고 있다.¹⁵⁾

마지막으로 기타 규제로는 첫째 지식재산권 보호가 미흡하다는 것인데, 중국에는 별다른 문제없이 시장에서 지적재산권을 침해한 제품들이 유통되고 있다는 것이다. 둘째로 정부 조달시장 참여 제한이다. 이는 정부구매에 있어 외국기업에게 형식적으로는 동등하게 참여할 기회를 부여하였으나, 실질적으로는 제한한다는 것이다. 셋째로 제도의 투명성 결여이다. 이는 법령 시스템이 투자에 애로사항이 크고, 서로 상충하는 경우도 있는 등 일관성이 없다는 문제도 있다.¹⁶⁾

4. 현재의 한중 FTA 진행 상황과 예상 쟁점사항

가. 한중 FTA 진행과정

2012년 5월 2일 한국과 중국은 FTA 협상 개시를 선언하였고 이후 여러 차례에 걸쳐 실무적인 내용이 양국의 대표들 간에 진행되었다. 2014년 3월 17일부터 진행된 한중 FTA 10차 협상에 양측은 상품, 서비스, 투자, 규범 및 협력분야 등 전 분야에 걸쳐 논의를 지속하였다. 10차 협상에서는 품목별 양허협상과 함께 상품, 원산지, 통관, SPS(위생 및 식품위생조치), TBT(기술무역장벽), 무역구제 분야의 통합협정문 작업을 진행하였고, 서비스 및 투자의 자유화 방식 및 협정문안에 대한 논의와, 지재권, 경쟁, 전자상거래, 투명성, 환경 및 경제협력 분야의 협정문안에 대한 논의가 진행되었다. 가장 최근의 협상은 제14차 협상으로 2014년 11월 6일에 중국 베이징에

15) 양평섭 외5. 2013. “한 중 무역구조의 특징과 FTA 협상 시사점 보고서”. 대외경제정책연구원

16) 양평섭 외5. 2013. “한 중 무역구조의 특징과 FTA 협상 시사점 보고서”. 대외경제정책연구원

서 개척되었다. 이제까지의 성과를 보면 한중은 8개분야에서 완전타결¹⁷⁾, 8개분야에서 타결에 근접¹⁸⁾하게 되었다.

한중 FTA와 다른 FTA 협상들과의 차이점은 농수산물과 일부 제조업 분야에 대한 국내 우려를 감안해 1단계에서 민감품목 보호 범위를 정하고, 2단계에서 전면적인 품목 협상을 진행하는 방식이라는 점이다. 즉 1단계 협상에서 민감품목 보호의 '범위'를 정했고 2단계 협상에서 구체적인 '개방품목'과 '보호품목'을 결정하게 된다는 것이다.

양국은 상품을 일반품목군, 민감품목군, 초민감품목군으로 분류하고, 일반품목군과 민감품목군에 한해서만 자유화하기로 결정하였다. 이에 따라 일반품목군의 경우에는 FTA 발표 후 10년 이내에, 민감품목군의 경우에는 10년 이상 20년 이내에 관세를 철폐하게 되고, 초민감품목군의 경우에는 관세 철폐로부터 보호를 받게 된다(양허제외, TRQ, 계절관세, 관세부분감축 등).

일반품목군과 민감품목군에 해당하는 자유화 수준은 품목수 기준 90%, 수입액 기준 85%로 품목수와 수입액, 두 가지 기준을 모두 충족시키는데 합의하였다. 결과적으로 초민감품목군은 품목수 기준 10%, 수입액 기준 15%로 합의된 것이다.¹⁹⁾

나. 조세분야의 예상쟁점사항

기존의 개별 FTA 추진과정의 쟁점 사항들을 보면 과세조항은 관세 및 통관분야를 제외하면 대개의 경우처럼 한미 FTA 협정문처럼 한 조문 정도에 그치고 있다. 한미 FTA에서는 협정문의 규정과 조세조약이 불합치 할 경우에 불합치의 한도에서 조세조약이 우선하게 된다는 규정을 두고 있을 뿐이다²⁰⁾. 그러나 협정 당사국의 의지에 따라서 소비세분야나 국제조세분야와 같은 양국의 무역교류 및 자본투자의 관계에서 장애가 되는 제도적 요인들을 의제에 올려 해결하려고 노력하는 것도 시도해 볼만 할 것이다.

IV. 조세분야의 핵심 쟁점사항의 개별적 검토 및 바람직한 제도개선 방안

1. 관세율체계

가. 현재의 관세율 체계의 고찰을 통한 한중 FTA 효과 분석

한·중 FTA는 한국기업의 대중국 수출을 증가시키기 위한 목적도 가지지만 동시에 중국에

17) 무역구제, SPS(위생·검역), TBT(기술장벽), 경쟁, 환경, 전자상거래, 분쟁해결, 최종조항.

18) 통관 및 무역원활화, 통신, 투자, 지재권, 투명성, 최초규정 및 정의, 예외, 제도.

19) 한미FTA에서 초민감품목군의 크기는 품목수 기준 0.2%, 수입액 기준 0.4%. 한EU FTA에서 초민감품목군은 품목수 기준 0.4%, 수입액 기준 0%.

20) 여기의 조세조약에는 FTA 체결 당사국의 조세조약 뿐 아니라 비당사국과 체결한 조세조약도 포함 됨.

진출한 국내기업의 활동을 지원하는 제도적 기반을 마련하고자 하는 의미도 중요한 것이다.

〈표 9〉 중국의 가공단계별 對 한국 수입관세율(2010)

(단위 : %)

구 분	명목평균	명목가중	실질평균	실질가중
전 체	9.16**	3.92	3.00	1.70
1차상품	6.27	0.87	5.65	1.92
중간재	7.47	3.56	2.50	1.47
반제품	7.55	5.07	3.44	2.27
부품·부분품	7.07	2.06	1.64	0.79
최종재	11.99	6.52	3.44	2.45
자본재	7.64	3.64	1.81	1.06
소비재	14.88	16.61	11.54	16.00

* 평균관세율은 단순평균, 가중평균은 대중 수출액 반영. 명목관세율은 전체 품목, 실질관세율은 관세가 면제되는 가공무역을 제외한 일반무역만 반영

** 2010 중국정부(상무부)의 공식 관세율은 9.8%이며 상기 세율은 KIEP의 자체 계산 결과임

자료 : 양평섭, 2013. “한·중 FTA 쟁점과 추진 방향”. 대외경제정책연구원 분석보고서

중국의 대한국 관세율체제는 최종재의 수입관세율을 높게 책정하는 가공단계별 차등관세제를 유지하고 있으며 이에 따라 우리나라의 대중 수출품 가운데 고관세 품목은 최종재에 집중되고 있다. 중국의 관세율을 가공단계별로 보면 실질가중 기준으로 전체관세율이 1.7%에 불과한 반면 소비재 관세율은 16.0%에 이르고 있다.

한·중간 무역구조와 중국 관세체제의 특성상 한·중 FTA 상품협상에서는 업종별 접근과 아울러 가공단계별 접근 즉, 최종재에 대한 관세 철폐·인하협상이 중요한 것으로 보인다.

주요 업종별로 관세율을 비교평가하고 FTA 체결에 따른 효과의 기대를 예상해본다면 다음 <표 10>과 같다.

우선 자동차산업의 관세율은 두 나라에서 모두 높은 수준이 유지되고 있기 때문에 무관세화가 이루어질 경우 미치는 효과가 지대할 것으로 기대된다. 가중평균 관세율을 살펴보면, 대한국 중국가중평균관세율이 14.1%, 한국의 대중국세율 8.0%으로서 중국의 관세 시장보호가 더 강함을 의미한다. 가공무역을 감안한 중국의 대한국 수입관세율은 10.1%로 단순평균 관세율보다는 낮지만 여전히 10%를 상회하는 수준이다.

두 번째로 철강의 경우 중국의 단순평균관세율은 7.29%로 한국의 2.38%에 비해 매우 높은 수준을 유지하고 있다. 이로 미루어 볼 때 한·중 FTA에 따른 관세인하가 이루어질 경우 FTA 관세인하에 따른 한국의 대중국 수입증가 효과는 크지 않을 것으로 보인다. 대중국 수출도 56%가

가공무역용 수출이기 때문에 실질 가중평균 수입관세율이 2.91%라는 점을 감안하면 수출증대 효과는 예상 보다 크지 않을 수도 있다.

〈표 10〉 업종별 중국과 한국의 상대국별 평균관세율

	중 국			한 국	
	가공무역 비중	단순평균관세율	가중평균관세율	단순평균관세율	가중평균관세율
자동차	8.4	13.8	16.1 / 14.1	8.1	8.1 / 8.0
철강금속	56.0	7.29	5.48 / 6.05	2.38	1.15 / 1.12
섬유 및 의류	84.8	11.70	9.12 / 9.55	9.96	10.49 / 11.19
전기전자	70.6	8.80	1.73 / 1.16	5.38	2.12 / 2.76
기 계	48.13	8.32	5.73 / 5.35	6.19	5.69 / 6.99
석유화학	28.4	6.95	4.65 / 6.95	6.13	4.44 / 5.69
기타제조업	68.8	10.32	5.36 / 8.93	5.99	5.22 / 7.04

자료 : 양평섭 외5. 2007. “한·중 교역 특성과 한·중 FTA에 대한 시사점”. 대외경제정책연구원.

(표 4-4, 표 4-6, 표 4-10, 표 4-13, 표 4-16, 표 4-20, 표 4-23)를 참고로 자체 작성.

이어서 섬유 및 의류 분야를 보면 두 나라 모두 높은 관세율을 유지하고 있다. 때문에 무관세화가 이루어질 경우 양국 간 교역이 활성화 될 것으로 보인다. 상대국의 수입에 대한 가중평균 관세율은 한국이 더 높기 때문에 사실상 관세인하는 중국에 조금 더 유리하게 작용할 것이다. 더욱이 한국의 대중국 수출은 대부분인 84.8%가 가공무역으로 이미 섬유류 수출의 대부분은 무관세로 이루어지는 것으로 보아야 한다. 또 전기 및 전자업종은 두 나라 모두 컴퓨터와 반도체 등 주요 품목에 대하여 무관세를 적용하고 있다. 가전기기의 경우에 고관세를 유지하고 있지만 이 업종 역시 대부분의 대중국 수출이 가공무역을 위해 수출되고 있기 때문에 실질관세율은 1.12%에 불과하고 이는 대부분 무관세로 수출되고 있다는 의미이다. 때문에 대중국 수출 증대의 효과가 크지는 않을 것으로 예상된다.

기계산업은 두 나라 모두 관세율이 높아서 FTA로 관세인하가 이루어질 경우 교역이 활성화 될 것으로 보여진다. 양국의 단순평균관세율은 비슷한 수준이나 한국의 수출 기계류 중 중국이 관세를 면제하고 있는 설비수출이 한국의 기계류 수출품에서 차지하는 비중이 높기 때문에 상대국 가중평균관세율은 한국이 더 높다. 이러한 중국의 면세 적용은 기계산업에서 가공무역의 비중이 크지 않아도 관세인하에 따른 교역증대 효과가 크지 않을 것으로 예상되는 이유다.

다음으로 석유화학산업의 경우 가중평균 관세율에서 유기화학을 제외한 모든 품목에서 중국이 한국에 비해 높은 수준의 관세율을 유지하고 있기 때문에, 또 석유화학산업의 경우 중국 내 수시장 타깃의 일반무역이 상대적으로 높으므로 한·중 FTA로 무관세화가 이루어질 경우 한국

의 대중국 수출에 긍정적 요인으로 작용할 것이다.

마지막으로 기타 제조업의 경우 단순평균 관세율은 중국이 더 높고, 상대국에 대한 가중평균 관세율 또한 가죽 모피 업종을 제외하면 중국이 높은 수준을 유지하고 있다. 그러나 한국의 대중국 수출 중 가공무역을 위한 수출이 절대적인 비중을 차지하고 있어, 대한국 중국실질관세율은 1.91%이며 한국은 7.04%로서 차이가 크다. FTA의 무관세화가 이루어질 경우 우리의 수출 증대 효과는 작고 중국으로부터 수입은 크게 증가할 수 있다.

나. 원원을 위한 정책적 접근방향

가공단계별로 중국의 관세율을 볼 때 부품 관세율은 7.7% 정도로 낮은 편이지만, 소비재에 대해서는 15% 고관세를 유지하고 있으므로 우리는 한·중 FTA 추진 시 소비재의 관세인하에 중점을 두어야 한다. 그리고 상품 분야의 관세인하에 따른 가격효과와 동시에 중국시장에서 경쟁국으로부터 수입이 한국산으로 전환되는 효과를 극대화하기 위한 노력이 필요하다.

FTA를 통하여 관세가 대폭적으로 인하되는 경우 제조업분야의 한국과 중국의 기업은 업종별로 다소의 차이가 있으나 대체로 상호이익을 도모할 수 있을 것으로 보인다. 다른 한편 석유화학산업과 자동차산업을 제외하고 나머지 철강, 섬유 및 의류, 전기전자, 기계, 기타 제조업 등은 모두 대중국 수출이 가공무역 중심이기 때문에 이미 실질적으로 관세를 면제받고 있고 있는 상황이며 때문에 해당 산업들은 공통적으로 한·중 FTA의 무관세화나 관세인하로부터 수출의 증대 효과를 크게 가져오지 못할 가능성도 있다는 것을 염두에 두어야 한다.

또한 농업 및 1차 산업분야에서는 한국이 불리한 측면이 있어서 이와 관련하여 양국간은 합의점을 잘 도출해야 내야 한다. 한국의 입장에서는 초민간품목군에 농업분야의 품목을 가능한 많이 포함시켜서 농업분야의 구조조정이 완만하게 이루어지도록 충분한 시간을 제공해주어야 한다.

2. 통관제도와 운영

가. 한미 FTA 통관제도 분야의 협상에서의 경험

한미 양국은 통관절차의 간소화를 위하여 협정문 7.2조에 양국간 무역원활화를 위해 간소화된 통관절차를 채택하도록 규정하고 있다. 간소화된 통관 절차란 가능한 한도에서 상품도착후 48시간 내 반출, 상품도착전 사전신고, 부두 직통관 및 최종세액결정권 화물반출 승인 등을 의미한다. 또한 특송화물²¹⁾에 관련하여 통관서류 최소화, 단일 적하목록 제출 허용 등 절차를 대폭 간소화하고, 원칙적으로 통관서류 제출후 4시간 이내에 국내반출이 허용되도록 하는 것이다.

21) 특송화물이란 DHL, Federal Express 등 특급운송수단을 이용하여 배달되는 상용서류, 샘플 등을 말함.

또한 수출자 및 생산자는 물론 수입자도 양국간 FTA 특혜관세 신청에 필요한 원산지 증명서를 발급하는 자율발급제를 채택하되 제3국산 물품의 우회수입 방지를 위해 세관당국이 수출자나 생산자를 상대로 원산지 적정성 여부를 검증하는 검증제도를 도입하기로 하였다.

통관협력에 관하여는 협정문 제7.5조에 정리하고 있다. 통관협력이란 통관제도 개선, 관련법 위반 단속 관련 정보교환, 세관기술지원, 공동훈련프로그램, 세관분석기법의 교환 등 관세행정 전반에 걸친 양국 세관당국간 상호협력 규정으로 양국 세관당국간 접촉창구를 설치하여 신속·안전한 정보교환 및 원활한 협조를 도모하는 것이다.

나. 원인을 위한 정책적 접근방향

중국의 수입규제 현황을 살펴보면, 가장 중요한 수단은 수입검사 및 검역대상으로 전체 29.5%에 해당하는 3,529개 품목이 대상이며, 그 수입액은 2,910억 달러로 전체 수입액의 36.8%를 차지하고 있어서 중요한 비관세장벽으로서 대중국 수출에 영향을 준다.

통관자체의 규제로서는 공식가격을 비공개하는 일부 품목에 대해 세관이 내부적으로 정한 가격으로 관세를 부과하는 경우가 있다는 보고가 있는데 이는 커다란 불확실성의 문제를 야기하는 것이다. 중국이 WTO에 가입한 상황에서 WTO 관세평가협정을 무시하고 수입자가 실제로 거래한 가격을 부인할 수 없는 것인데 이러한 상황에 대하여는 협상에서 확실하게 점검할 필요가 있다.

또한 완성차 및 부품 수입에 대해 통관지를 제한하여 규제한다는 점과 일부 화학품에 대하여 보세운송을 불허하고, 도착 항구에서 통관을 강요한다는 점도 보고되고 있다. 향후 중국과의 협상에서 한국은 이러한 통관과정에서의 규제들이 무역자유화의 장벽으로 작용하는 점을 잘 설득하여야 할 것이다.

다른 한편 광우병 등과 관련한 검역의 문제는 향후 중요한 비관세장벽의 역할을 수행할 수도 있다. 광우병 등의 발병과 관련하여 상대국의 통관당국이 수입금지를 선언하는 경우 지역이 넓은 중국의 경우 해당지역(예를 들어 省)의 수출품으로 수입금지를 제한하자고 주장하려는 입장일 것에 비하여 한국과 같은 나라는 전체 국가를 대상으로 하려는 입장을 지지하게 될 것이다. 대안으로서는 중국을 4-5개의 농업적 특성이 다른 지역으로 크게 구분하여 지역주의를 도입하는 경우 양국이 합의점을 도출해낼 수 있는 가능성을 높여줄 것이다.

통관절차간소화와 통관협력과 관련하여 한미FTA에서 채택한 내용을 한중 FTA에서도 채택하여 수출입 통관에서 사업자들의 어려운 점을 줄여주도록 노력해야 할 것이다.

중국과의 FTA에서 무엇보다 중요한 것은 협정 내용이 아니라 실제로 이행 과정에서 얼마나 중국 측이 투명하게 규정을 운영하는 것인가인데 실제로 현장에서 업체들은 법과 상관없이 중국세관이 자의적으로 통관 처리하는 경우가 많고 지역별로 같은 규정을 다르게 운영하여 문제가 된다고 한다. 따라서 FTA를 체결하더라도 실제 운영에서 문제가 될 수 있으므로 얼마나 통일적으로 규정을 집행하는가가 관건이다. 이러한 문제들에 대하여 한중 FTA에서는 각종 규정을

중국세관이 자의적으로 운영하지 않도록 가급적이면 자세하고도 명확하게 만들 필요가 있다.

특히 통관절차 간소화와 관련하여 이미 언급된 내용 이외에 통관 후 사후심사, 주기적 신고제도(한 예로 1주 동안 통관된 모든 수입건을 일괄적으로 심사하는 제도) 등 한국 업체에 특혜적 통관을 제공하는 것에 대하여 협상할 필요가 있다.

3. 원산지규정 관련 제도와 운영

가. 한미 FTA 원산지 규정 분야의 협상에서의 경험

한미간의 FTA 협상에서는 자동차 분야에서 한국의 경우 부품의 원산지 비율이 높아서 원산지 기준을 강화하려는 입장인 것에 비하여 미국의 경우 부품을 캐나다, 멕시코로부터 조달하는 비율이 높기 때문에 원산지 기준을 가능한 완화하려는 입장을 유지하였다. 결과적으로는 자동차 제품에 대해 순원가법과 공제법, 집적법을 기업이 선택적으로 사용토록 협정문에 규정하도록 되어서 미국 측이 선호하는 순원가법과 한국 측의 공제법과 직접법을 전부 수용하는 것으로 귀결되었다.

자동차 원산지 판정에서 순원가법과 직접법 공용이란 결국 일반적인 원산지 역내 판정기준인 부가가치 40% 이하까지 자동차 원산지가 통용될 수 있음을 의미하는 것으로 자동차 부품의 해외수입 기반이 확장된 것으로 해석할 수 있다.

한국정부는 미국과 개성공단 생산제품의 특혜 인정을 위한 구체적 근거를 마련했다는 입장이며 역외가공지역(Outward Processing Zone : OPZ) 지정을 통한 특혜관세 부여를 원칙적으로 인정했다는 부속서를 근거로 삼고 있다. 그러나 FTA 타결 이후 미국 측은 개성공단 제품을 미국으로 수출할 때 한국산으로 인정받을 수 없다는 사실을 강조한바 있다. 현재 개성공단 문제에 대한 합의문을 한미 두 나라가 다르게 해석하고 있는 상황이다.

나. 원원을 위한 정책적 접근방향

한중간의 FTA협상에서 자동차 관련하여 원산지 규정의 문제가 있을 것으로 보이지 않는다. 이미 한국과 중국은 자동차분야에서 긴밀한 분업체계를 구축하고 있다고 볼 수 있기 때문이다.

농산품의 원산지규정 관련하여 통관과정에서 중국을 통하여 수입되는 제3국의 농산품에 대한 안전성의 우려보다는 한국에서 국내적으로 외국농산품의 안정성에 대한 우려가 더 큰 관심사이므로 FTA 협상과정에서보다 FTA 체결후 국내에서 외국산과 국내산의 원산지에 대한 내용이 뒤바뀌지 못하도록 제도를 고안하는 것이 중요하며 이러한 점을 보완할 수 있도록 통관과정에서 이미 필요한 조처들이 이루어지는 것이 바람직할 것이다. 물론 이러한 점들이 한국 측의 비관세장벽으로 작용할 소지도 크므로 중국측의 비관세장벽과 비교해가면서 절충되어야 할 것이다.

개성공단의 문제와 관련하여서 중국 측의 입장은 북한과의 밀접한 경제적 관계에 미루어 볼 때 한미 FTA 체결과정에서의 미국 측의 입장보다는 훨씬 유연할 것으로 예상할 수 있을 것이

다. 현재 북한의 수출은 8-90% 정도를 중국에 의존하고 있는 실정이다.

또 하나 중요한 것은 원산지규정 그 자체가 아니라 원산지 검증절차이다. 지금 각종 FTA에서 우리나라 세관당국이 협정문안 그대로 해석하여 검증을 진행함으로써 미국, EU 등과 통상분쟁이 발생하고 있다. 수입자의 과실이 아니고 불가피한 경우 예외를 두고 원산지 인정에서 형식보다는 실질적 내용으로 심사하여 한국산이나 중국산이 맞으면 원산지를 인정하는 내용의 검증절차가 필요하고 또한 주기적으로 관세협력을 통하여 FTA 이행에서 문제를 세관당국간의 협력으로 해소해 나가야 한다. 여기서도 원산지 검증절차를 가급적이면 자세하게 협정에 못박아서 자의적 해석이 배제되도록 할 필요가 있다.

4. 기존의 조세조약과의 관계 / 직접세 분야의 문제

FTA가 체결되면 무역이 활발해지면 자본의 이동도 한결 자유로워지고, 특히 상대국과의 투자관계도 활발해지게 되는데, 이 경우 법인과 개인에 대한 자본 및 소득에 대한 과세문제가 이슈가 될 개연성도 크다. FTA로 인해 FTA 체결 당사국 간의 자본과 사람 등의 이동이 무척 활발해 지게 되며 이에 따라 직접세제의 문제도 같이 부각되게 된다. 특히 주식과 부동산의 양도 차익과세가 실무적으로 많은 문제가 되며 협상에서 논의될 수가 있다. 기본적으로 국가간의 자본과 소득의 이중과세와 관련한 내용은 조세조약을 통하여 규율하나 FTA 체결과정에서 투자와 관련한 규정들이 포함되는 경우도 있다. 한미간에는 한미조세조약의 개정 논의가 진행 중이고 타결되지 못하고 있는 차에 한미자유무역 협정이 체결된 사례이다.

우선 한국과 중국 간에 체결된 조세조약의 주요골격을 살펴보면 아래의 내용과 같다.

〈표 11〉 한·중 조세조약의 개요

체결날짜	1994년 9월 28일
정식명칭	한국정부와 중국정부간의 소득에 대한 조세의 이중과세회피와 탈세방지를 위한 협정
대 상	일방체약국 또는 지방자치단체가 부과하는 소득에 대한 조세
이중과세방지방법	• 한국거주자 : 한국 이외의 국가에서 납부하는 조세에 대하여 허용하는 한국의 조세로 부터의 세액공제에 관한 한국세법의 규정에 따를 것을 조건으로, 중국내의 원천소득에 대하여 직접적이든 공제에 의해서든, 중국의 법과 이 협정에 따라 납부하는 중국의 조세는 동 소득에 대하여 납부할 한국의 조세로부터 세액공제가 허용됨. • 중국거주자 : 중국 거주자가 한국으로부터 소득을 취득할 경우, 한국의 법과 이 협정의 제규정에 따라 납부하는 소득세액은 동 거주자에게 부과되는 중국의 조세로부터 공제될 수 있음

〈표 11〉 한·중 조세조약의 개요 (계속)

이자/배당/사용료소득 에 대한 제한세율	조세조약에 의하면 이자, 배당 및 사용료소득 투자소득에 대해서는 소득원천 지국에서 각각 10%, 5%, 10%를 초과하여 과세하지 못함
주식 및 부동산양도차익의 과세권	타방채약국에 소재하는 부동산의 양도로부터 일방채약국의 거주자에게 발생 하는 이득에 대하여는 동 타방채약국에서 과세할 수 있음. 일방채약국의 기 업이 타방채약국안에 가지고 있는 고정사업장의 사업상 재산의 일부를 형성 하는 동산 또는 일방채약국의 거주자가 독립적 인적용역의 수행목적상 타방 채약국에서 이용가능한 고정시설에 속하는 동산의 양도로부터 발생하는 이 득 및 그러한 고정사업장 또는 고정시설의 양도로부터 발생하는 이득에 대하 여는 동 타방 채약국에서 과세할 수 있음.

자료 : 국세법령정보시스템, <http://taxinfo.nts.go.kr>

직접세제에 관하여는 주로 조세조약에서 규율하나 국가별로 FTA를 체결하면서 조세조약에서 양자 간에 이루지 못한 합의를 FTA 체결과정에서 해결할 수도 있다. 중국과의 FTA 체결에서 이슈가 될 수 있는 내용으로서 주식 및 부동산의 양도차익에 대한 과세, 이전가격과세 분야에서의 규범의 정리, 상호합의, 정보교환 조항 등을 들 수 있을 것이다.

5. 간접세나 환경관련 조세와 부담금

가. 한미 FTA

한·미 FTA 체결과정에서는 주요 쟁점의 하나로 자동차 관련 세제 개정의 필요성이 제기되었다. 자동차 관련 세제는 자동차에 대하여 부과하는 세제와 유류관련세제가 모두 포함되어 있다. 미국이 우리나라 자동차세제로 인하여 자동차 시장에 무역장벽이 존재한다고 보았기 때문이다. 2007 한미 FTA²²⁾에서는 자동차에 대한 특소세를 기존 3단계에서 2단계로 개편하기로 합의하였고 자동차세의 경우 5개 구간으로 분류되어 있는 세제를 3개 구간²³⁾으로 개정하기로 합의한 바 있다.(자동차 세제에 관한 우리의 조세주권을 포기한 것일 뿐 아니라 입법부인 국회의 권한을 정부가 입법부와의 사전 협의 없이 제한한 것이라는 비판이 있음. 하지만 정부는 자동차 세제에 관한 권리를 포기한 것은 아니며 배기량별 세제에만 국한된 것이라는 입장을 취하고 있음.²⁴⁾

22) 현행 800cc 이하 면제, 800-2000cc 5%, 2000cc 초과 10% 부과되던 것에서 1000cc 이하 면제되는 것으로 개편. 2000cc 초과차량은 발효시 10% → 8%로, 3년 후에는 5%로 순차적으로 인하하는 방향으로 협상 완료.

23) 800cc이하, 1000cc이하, 1600cc이하, 2000cc이하, 2000cc초과의 5개 구간이 1000cc이하, 1600cc이하, 1600cc초과로 변경.

24) 송원근 외. 2007. “한·미 FTA 및 개방화에 따른 제도개선 과제”. 한국경제연구원

나. 원인을 위한 정책적 접근방향

〈표 12〉 한중간 간접세제 비교

	우리나라(부가가치세)	중국(증치세)
모 델	EC형 부가가치세	소비형 증치세
과세 방법	간접법 (전단계세액공제)	간접법 (전단계세액공제)
경제적 효과	세율과 과세표준이 같다면 재화의 가격에 미치는 영향 동일. 이 두 가지 세금사이에 기본적으로 경제적 효과에는 차이가 없음.	

자료 : 신재열. 2013. “중국세법개요”.

그러나 자동차 관련 세제는 한중 FTA에서는 별 이슈가 안될 수 있다. 그보다 부가가치세의 과세방식, 특히 우리 기업들이 중국에서 어려움을 느끼고 있는 부가가치세의 환급과 관련한 법 적안정성의 문제를 의제에서 제기하여 해결책을 마련하는 것도 바람직 할 것으로 보인다.

6. FTA로 인한 조세지원제도의 변화

FTA로 인하여 산업분야별로 구조적인 변화가 일어날 수 있고 경우에 따라서 급격한 구조적 인 변화에 적응하기 어려운 기업이나 개인에게 지원이 필요할 수 있다. 조세지원이란, 정부가 정책목표를 달성하기 위하여 기업 혹은 개인이 납부해야 할 세금의 전액 또는 일부를 감해주는 것으로서 정부의 조세지원이 가능한 분야를 생각해보면, 농업이나 수산업의 경우 종사자가 부담하 는 세금이 거의 없으므로 조세지원은 실효성을 확보하는 것이 어렵다²⁵⁾. 따라서 이 분야는 보조금으로 해결해야 한다.²⁶⁾

FTA로 인한 경쟁력 상실로 폐업 하는 경우 기자재에 대한 부가가치세 환급 추정 규정을 정비 하는 것은 고려 할 수 있을 것이다.²⁷⁾ 현행 세법에 따르면 부가가치세액을 환급받은 기자재를 본래의 용도에 사용하지 아니 하거나 농·어민 외의 자에게 양도한 경우 환급받은 부가가치세 액과 이자상당 가산액을 부가가치세로 추징하도록 되어있기 때문이다.²⁸⁾

25) 기업형 농업이나 수산업에 종사하는 경우에는 중소기업 지원에 준하여 조세지원을 하면 될 것으로 보임.

26) 김종면 외4. 2008. “무역자유화(FTA) 확대에 따른 조세 및 재정정책의 방향에 관한 연구”. 조세재정연구원

27) 김종면 외4. 2008. “무역자유화(FTA) 확대에 따른 조세 및 재정정책의 방향에 관한 연구”. 조세재정연구원

28) 그러나 세법 규정에도 불구하고 현실적으로 정부가 폐업 시 기자재에 대한 부가가치세액 환급액을 추징할 가능성은 거의 없을 것으로 예상됨.

R&D 투자, IT 활용, M&A 촉진 등에 대한 조세지원의 대상 업종을 FTA로 인한 피해가 예상되는 제조업 및 서비스 분야로 확대하는 것을 고려할 수 있다.

7. 기타 조세문제

조세문제와 관련하여 한중 FTA 체결과정에서 거론되고 해결책을 강구하면 상호간에 교역에 큰 도움이 될 수 있는 분야로서 세무행정의 자의성 배제와 관련하여 조세절차법적 규정들이 중국에서 보다 정교하게 마련되어야 한다는 점이다. 세무담당 직원이 법의 해석과 집행에서 자의성이 개입될 소지가 크면 법적안정성이 해쳐지고 기업의 투자의지가 위축된다.

또한 중국의 일부 지역에서는 기업의 적자를 인정하지 않는 등 각종 제도의 불합리한 제도가 여전히 존재하는 것으로 보인다. 이러한 문제들을 의제화하여 해결해 보려고 노력하여야 한다.

V. 결론 및 정책시사점

FTA를 통하여 관세가 대폭적으로 인하되는 경우 제조업분야의 한국과 중국의 기업은 업종별로 다소의 차이가 있으나 대체로 상호이익을 도모할 수 있을 것으로 보인다. 농업 및 1차 산업분야에서는 한국이 불리한 측면이 있어서 이와 관련하여 양국간은 합의점을 잘 도출해야 내야 한다.

중국의 수입규제에서 가장 중요한 수단은 수입검사 및 검역대상이며 통관자체의 규제로서는 공식가격을 비공개하는 일부 품목에 대해 세관이 내부적으로 정한 가격으로 관세를 부과한다는 점에서 발생하는 불확실성의 문제가 존재한다. 향후 중국과의 협상에서 한국은 이러한 통관과정에서의 규제들이 무역자유화의 장벽으로 작용하는 점을 잘 설득하여야 할 것이다. 다른 한편 광우병 등과 관련한 검역의 문제는 향후 중요한 비관세장벽의 역할을 수행할 수도 있다. 중국을 4-5개의 농업적 특성이 다른 지역으로 크게 구분하여 지역주의를 도입하는 경우 양국이 합의점을 도출해낼 수 있는 가능성을 높여줄 것이다.

한중간의 FTA협상에서 자동차 관련하여 원산지 규정의 문제가 있을 것으로 보이지 않는데 이미 한국과 중국은 자동차분야에서 긴밀한 분업체계를 구축하고 있다고 볼 수 있기 때문이다. 농산품의 원산지규정 관련하여 FTA 협상과정에서보다 FTA 체결후 국내에서 외국산과 국내산의 원산지에 대한 내용이 뒤바뀌지 못하도록 제도를 고안하는 것이 중요하며 이러한 점을 보완할 수 있도록 통관과정에서 이미 필요한 조치들이 이루어지는 것이 바람직할 것이다.

FTA가 체결되면 무역이 활발해지면 자본의 이동도 한결 자유로워지고, 특히 상대국과의 투자관계도 활발해지게 되는데, 이 경우 법인과 개인에 대한 자본 및 소득에 대한 과세문제가 이

슈가 될 개연성도 크다. 중국과의 FTA 체결에서 이슈가 될 수 있는 내용으로서 주식 및 부동산의 양도차익에 대한 과세, 이전가격과세 분야에서의 규범의 정리, 상호합의, 정보교환 조항 등을 들 수 있을 것이다.

부가가치세의 과세방식, 특히 우리 기업들이 중국에서 어려움을 느끼고 있는 부가가치세의 환급과 관련한 법적안정성의 문제를 의제에서 제기하여 해결책을 마련하는 것도 바람직 할 것으로 보인다.

FTA로 인하여 산업분야별로 구조적인 변화가 일어날 수 있고 경우에 따라서 급격한 구조적인 변화에 적응하기 어려운 기업이나 개인에게 지원이 필요할 수 있다. FTA로 인한 경쟁력 상실로 폐업 하는 경우 기자재에 대한 부가가치세 환급 추징 규정을 정비하는 것은 고려 할 수 있을 것이다.

전체적으로 가장 중요한 것은 결국 한중 FTA에서 두 나라가 혜택을 보려면 세관당국의 투명하고 일관된 협정 이행이 필요한데 이를 개선하기 위한 입장에서 협상을 하고 규정을 자세히 마련하여 불확실성과 당국의 자의적 제도운영을 배제할 수 있도록 해야 한다. 나아가서 양국에 서로 특혜를 주는 통관제도가 필요하며 사후협력을 통하여 분쟁을 해결할 수 있는 공식절차도 필요할 것이다.

참고문헌

- 강호영. 2013. “관리회계변혁의 제도화과정 분석－중국기업의 ABC 제도화요인분석을 중심으로” 세무와회계저널 제14권 6호.
- 관계부처 합동. 2012. “한·미 FTA 주요내용”
- 관세청 보도자료. 2014.1.14. <<http://www.customs.go.kr/>>
- 국세법령정보시스템, <<http://taxinfo.nts.go.kr>>
- 김정수. 2009. “한 중FTA 경제적 효과 분석”.
- 김종면 외4. 2008. “무역자유화(FTA) 확대에 따른 조세 및 재정정책의 방향에 관한 연구”. 조세 재정연구원.
- 남영숙 외 3. 2004. “한 중FTA의 경제적 파급효과와 주요쟁점”. 대외경제정책연구원.
- 대외경제정책연구원. 2010. “한·EU FTA의 경제적 효과 분석”.
- 대외경제정책연구원. 2011. “한·미 FTA 경제적 효과 재분석”.
- 무역위원회 홍보실. <http://www.ktc.go.kr/sub_frame.jsp?link_menu_id=0601>
- 박은진. 2007. “한 미FTA 조세관련조항에 관한 연구”
- 배찬권 외 3. 2012. “한국 기발호 FTA의 경제적 효과 분석”. 대외경제정책연구원.
- 송송이. 2011. “한－칠레 FTA 7년의 평가”. 한국무역협회. Trade Focus 제10권 제14호.
- 송원근 외. 2007. “한·미 FTA 및 개방화에 따른 제도개선 과제”. 한국경제연구원.
- 신재열. 2013. “중국세법개요”.
- 양평섭. 2013. 『한·중 FTA 쟁점과 추진 방향』, 대외경제정책연구원 분석보고서
- 양평섭 외 5. 2013. “한 중 무역구조의 특징과 FTA 협상 시사점 보고서”. 대외경제정책연구원.
- 예금보험공사 네이버 블로그. <<http://blog.naver.com/happykdic?Redirect=Log&logNo=40197202193>>
- 유호림. 2011. “중국의 현대 세제사(稅制史)에 관한 고찰” 세무와회계저널 제12권 1호.
- 외교통상부 자유무역협정. <<http://www.fta.go.kr>>
- 장근호. 2013. “FTA 특혜 원산지 검증제도 : 이행상의 문제점과 향후 개선방안”. 조세연구 제13권 제1집
- 정재완. 2013. “FTA활용도 향상을 위한 당면 정책과제의 연구”. 조세연구 제13권 제2집.
- 최용제. 2010. “한·칠레 FTA 경제적 파급효과 분석”.
- 한국관세무역개발원. <<http://www.custra.com>>
- 해피캠퍼스. 2007. “한－미 FTA 원산지 규정”
- 홍범교·한상국. 2010. “국제조세회피 방지를 위한 최근 국제 동향과 우리의 대응” 세무와회계저널 제11권 3호.
- 楊廣平(Yang Guang Ping). 2010. “중국 증치세 제도 개혁에서의 입법 문제와 전망”

Korea – China FTA and the Bilateral Tax Issues

Kim, Yu–Chan*

—〈Abstract〉—

Despite of some differences seems Korea and Chinese companies to be able to get a mutual benefit through the FTA. The agreement must be drawn well to the two countries in the field of agriculture and primary industries, which have some adverse side for South Korea. The most important import restrictions in China means the import inspection and quarantine target exists as a matter of self-regulation of the Customs and it causes uncertainties. In future negotiations with China it will be well persuaded that the regulations in the process of customs would function as a barrier to trade liberalization. On the other hand it can also perform an important role in the future of non-tariff barriers, such as mad cow disease and quarantine issues. It must be noted that dividing into four or five different agricultural regions after local characteristics will greatly increase the likelihood that the two countries can derive a consensus. After FTA the trade and free movement of capital is also active and in line with this process it is very likely to be raised some issues of capital taxation ; taxation of capital gains on stocks and real estate, mutual agreement, information exchange provisions of the code, transfer pricing taxation, and so on.

〈Key words〉 China, free trade agreements, tariffs, tariff barriers

* Professor, School of Business, Hongik University