

MONTHLY BATTERY

2023년 10월호



INDUSTRIAL REPORT

배터리 산업의 다음 화두는 배터리 플랫폼 구축

INDUSTRIAL ISSUE

EU 탄소국경조정제도의 주요내용 및
우리산업에의 영향

INDUSTRIAL REPORT

EU의 중국산 전기차 반보조금 조사에 대해
당신이 알아야 할 것들

EU의 중국산 전기차 반보조금 조사에 대해 당신이 알아야 할 것들

법무법인 광장
박정현 변호사



EU의 중국산 전기차 반보조금 조사에 대해 당신이 알아야 할 것들

우르줄라 폰 데어 라이엔 유럽연합(EU) 집행위원장은 지난 달 13일 유럽의회 정책연설에서 중국산 수입 전기차(battery electric vehicles, 이하 '전기차')에 대한 반보조금 조사(anti-subsidy investigation)에 착수하겠다는 의사를 밝혔다. 이에 따라 10월 4일 EU 집행위원회는 EU 반보조금법 제10조 제8항에 의한 직권 반보조금 조사를 공식 개시하였다(사건 번호와 명칭은 Case AS689 – New battery electric vehicles for passengers).

반보조금 조사는 수출국의 보조금이 수입국의 국내 산업에 피해를 입혔거나 입힐 우려가 있을 경우 그에 대해 상계관세(countervailing duty)를 부과할지 여부를 결정하기 위한 것으로, 국내 산업의 조사 신청에 의해 개시되는 것이 일반적이다. 그런데 이번 조사는 조사 당국(EU 집행위원회)의 직권으로 개시되었다는 점에서 이례적이다. EU측은 공식적으로 이번 조사가 EU 반보조금법에 따른 통상적인 법적 절차라는 점을 강조하고 있지만, 아마도 향후 중국과의 협상용 카드로 활용할 가능성을 염두에 두고 있는 것으로 보인다.

과거 미국의 반보조금 조사 사례에 비추어 보면 중국을 견제하기 위한 조사의 칼끝이 중국을 넘어 한국에게 향한 경우가 적지 않았다. EU 반보조금 조사의 경우도 이와 같은 경향을 나타낼 가능성이 있고, 조사 대상인 전기차의 핵심 부품이 배터리이며, 중국과 마찬가지로 우리나라의 경우도 배터리 산업과 관련하여 지급되는 보조금이 적지 않다는 점에서 우리 배터리 업계도 이번 조사에 깊은 관심을 가질 수밖에 없다. 이하에서는 이번 조사의 공식 문서인 '조사 개시 통지(Notice of initiation)'를 중심으로 이번 조사의 개요 및 절차에 관하여 살펴보고, 앞으로의 전망 및 대응방향을 논의한다.

1. 조사 개요

조사 대상 물품은 하나 이상의 전기 모터로만 구동되는 9인승 이하 승용 신형 배터리 전기 자동차(new BEVs)이며, 오토바이는 제외된다. 조사 개시일은 2023. 10. 4.이고, 이날로부터 보통 12개월 내에, 늦어도 13개월 내에는 조사가 종결된다. 만일 잠정 조치가 부과될 경우 조사 개시일로부터 9개월 내에 이루어지게 된다. 조사대상기간(the investigation period)은 2022. 10. 1.부터 2023. 9. 30.까지 1년간이며, 산업피해 조사대상기간(the period considered)은 2020. 1. 1.부터 2023. 9. 30.까지이다.

2. 조사 절차

조사 당국은 반보조금 조사 절차를 통해 상계관세 부과요건, 즉, 보조금 지급, 산업피해(또는 그 우려) 및 이들 사이의 인과관계의 성립 여부를 판단한다. 먼저 보조금의 지급 여부에 관하여 조사 당국은 수출자(exporting producer)와 수출국 정부 그리고 수출자의 관계사(계열사 등)가 아닌 수입자(unrelated importers)를 조사하게 된다. EU측에 따르면 중국의 전기차 제조업체가 300개 이상이고, 수입자도 다수이므로 EU 반보조금법 제27조에 의하여 샘플링을 통해 이들을 대표할 수출자와 수입자를 선정한다. 또한 산업피해 및 인과관계 관련, 조사 당국은 보조금이 지급된 수입 물량, 이들의 EU 시장 가격에 대한 효과 및 그에 따른 EU 역내 산업에 대한 영향 등을 조사한다.

보조금 지급과 그로 인한 피해가 존재하는 경우 조사 당국은 우리나라의 경우와 유사하게 상계조치의 채택이 EU의 이익(Union interest)에 반하지 않는지 여부에 관하여 판단한다. 여기서 EU의 이익에 반하지 않는다고 결정되어야 최종적으로 상계관세가 부과될 수 있다.

3. 향후 전망 및 대응 방향

이번 조사가 끝까지 진행될 수 있을지, 중국산 전기차에 대해 상계관세가 부과될지 여부에 대한 전망은 아직 불투명하다. 이번 조사에 대해서는 EU 회원국 간 찬반 입장이 나뉘고 있다. 최근 미국의 IRA와 유사한 녹색산업법을 확정된 프랑스는 적극적 입장인 반면, 자국 자동차 산업의 중국 관련성이 높은 독일은 총리가 나서 우려를 표명하였다. 한편, EU 집행위원회는 약 10년 전에도 중국산 태양광 패널 및 통신 장비에 대해 각각 반덤핑 조사와 상계관세 조사를 시도한 적 있으나 EU 회원국 간 의견 불일치(그 배경에는 중국의 외교력이 작용했다고 알려져 있다)로 절차를 중단하였다. 이러한 사정들은 일견 이번 조사의 중단 가능성을 점치게 한다. 반면, 중국의 산업 보조금에 대한 EU 차원의 대응이 새로운 것이 아니고, EU는 코로나 팬데믹 이전부터 미국, 일본과 함께 중국의 산업 보조금에 대한 대응을 논의해 왔다는 점에서 중국의 산업 보조금에 대한 EU 차원의 근본적 문제 의식이 투영된 이번 조사는 쉽게 중단될 수 없는 성질의 것이며, 그 결과로 상계관세가 부과될 가능성 또한 적지 않아 보인다.

앞서 언급한 것처럼 중국을 향한 조사 당국의 칼끝은 어느 순간 우리에게 향할 수도 있다. EU 당국의 조사 가능성에 대비하여 우리 업계는 정부로부터 보조금을 받았거나 받고 있을 경우 가급적 상계관세 부과 요건이 성립하지 않도록 주의해야 한다. 만일 실제로 조사를 받게 된다면 조사 초기에 조사 당국과의 협의를 통해 자료 제출의 범위를 적절히 조율하는 것이 매우 중요하다. 조사 당국은 특성상 최대한 많은 자료를 제출 받으려는 경향을 보이는데 이는 조사를 받는 입장에서 상당한 부담이다. 따라서 조사 초기 자료 제출 범위를 협의할 때 실행 가능한 합리적인 범위의 자료를 제출할 수 있도록 조사 당국을 적극 설득할 필요가 있다. 그리하지 않을 경우 제출되지 않은 자료에 관하여 우리측에 불리한 사실이 (조사 당국에게) '이용가능한 사실(facts available)'로 인정되어 판정에 불리하게 작용할 위험이 있기 때문이다. 한편, 보다 근본적으로는 반보조금 조사에서 상대적으로 자유로운 EU 역내 생산 비중을 높이고, 한국산 제품이나 원자재의 수입이 'EU의 이익(Union interest)'에 부합되는 것으로 판단될 수 있도록 EU 완성차/배터리 업계와의 협력 강화가 필요할 것으로 생각된다.



KBIA

한국배터리산업협회

KORBA

한국배터리연구조합

MONTHLY BATTERY

발행일 | 2023. 10.

발행처 | 한국배터리산업협회 · 한국배터리연구조합

주소 | 서울 서초구 바우뫼로37길 37 산업기술진흥협회회관 8층 (우)06744

전화 | 02-3461-9400

팩스 | 02-569-1895

디자인 인쇄 | 서울디지털인쇄협동조합

※본 「먼슬리배터리」에 실린 보고서는 연구진이나 집필자의 개인적인 견해이므로
한국배터리산업협회 · 한국배터리연구조합의 공식적인 의견이 아님을 말씀드립니다.