



# NEWS LETTER OF KOREA CUSTOMS CONSULTING LLC

2019 JULY



본 자료의 무단복제 및 무단도용을 금지합니다.

# 목 차

- 인코텀즈 2020(2020.01.01 시행예정) -----3page
- (FTA) -----5page
  1. 관세청, 亞·太 무역협정 적용 입증서류 범위 확대
  2. EU-베트남 30 일 FTA 서명..."사실상 모든 관세 철폐"
- (관세) -----11page
  1. 한국 반격 시작됐다..日소재에 30% 관세
  2. 美·中처럼 '관세전쟁'으로?...日, 韓제품 관세 인상 등 후속 보도 나와
  3. 美상무부, 베트남 거쳐 수출된 韓철강제품에 최대 456% 관세
  4. 무역위, 중국·인도산 PET 필름에 덤핑관세 부과 연장 건의키로
- (AEO) -----17page
  1. 한·러 관세청장, 우수공인업체 상호인정약정 양해각서 체결
- (기타) -----19page
  1. "해외여행 면세 800 달러로"...추경호, 관세법 개정안 대표발의
  2. 관세 피하러 '중국산' →'베트남산'...베트남, 단속 강화
  3. 폐플라스틱, 보세구역 반입 후 수출신고 대상 추가 등

# 인코텀즈 2020

## 인코텀즈 2020 의 주요 개정내용

인코텀즈는 10 년 주기로 개정되어왔으며 2020 년 1 월 1 일부터 시행될 예정인 인코텀즈의 2020 년 개정안에 대한 주요내용을 미리 소개하고자 한다.

### ① EXW 와 DDP 조건 삭제

EXW(Ex Works 공장인도조건)는 수출 경험이 별로 없는 기업들이 사용해 왔고, DDP(Delivered Duty Paid 관세지급인도조건)는 물류와 통관업무까지 취급하는 국제택배업체들이 송부한 샘플이나 부품 등을 매수자의 문전까지 인도하는데 주로 이용되는 등 주로 국내영업에 이용되어 왔으며, EU 관내에서의 물품의 자유로운 이동을 보장하는 통관지침(customs code)과 상충되는 점이 보여, 수출입 통관 시에 매도자와 매수자의 책임문제가 지적되어 왔기에 삭제하게 되었다.

### ② FAS 조건 삭제

사용 빈도가 낮아 FAS(Free Alongside Ship 선측인도조건)조건도 삭제된다. FAS 는 주로 무기물이나 곡물류에서 사용되었으나 선적할 선박이 지연되거나 너무 일찍 도착했을 경우 화물의 도착과 관련하여 문제의 소지가 있어 이들 상품에 적합한 새로운 조건이 필요했었다.

### ③ FCA 를 내륙 FCA 와 해상 FCA 로 구분 신설

FCA(Free Carrier 운송인인도조건)조건은 사용빈도가 높아 내륙 FCA(terrestrial delivery)와 해상 FCA(maritime) 이렇게 두 가지로 나누어진다. FCA 조건은 무역거래에서 약 40%정도로 가장 많이 이용되어 왔으며, 특히 수출지에서 매도자

문전, 육상터미널, 항구, 공항 등 여러 장소에서 이용되어 왔기에, 이번에 이를 내륙용 FCA 와 해상용 FCA 둘로 나누게 되었다.

#### ④ CNI(COST AND INSURANCE)조건 신설

기존의 FCA 와 CFR(Cost and Freight 운임포함조건)/CIF(Cost, Insurance and Freight 운임보험료포함조건)사이의 갭을 메꾸기 위한 새로운 조건으로, 수출자가 보험료를 지불하고, 운임은 지불하지 않는 조건이며, 위험의 이전은 항구에서 수출자에서 수입자로 넘어가는 조건이다.

#### ⑤ DDP 조건 대체할 DTP 와 DPP 조건으로 분리 신설

DDP 는 삭제되고 DDP 를 대체할 DTP 와 DPP 가 만들어진다. 수출자가 수입자 국가의 관세, 부가세를 지불하는 것으로 인해 많은 문제가 야기되었던 DDP 에 대체하여, DTP(Delivered at Terminal Paid)와 DPP(Delivered at Place Paid) 조건이 만들어진다.

- DTP(Delivered at Terminal Paid) : 물품이 수입지 항구, 공항, 운송센터의 터미널에 인도될 때 수출자가 관세를 부담하여야 한다.
- DPP(Delivered at Place Paid) : 물품이 터미널 이외의 장소(수입자의 문전 등)에서 인도될 때 수출자가 관세를 부담하여야 한다.

#### ⑥ FOB 와 CIF 조건의 컨테이너 운송 적용

인코텀즈 2010 에서는 물품이 컨테이너 운송을 이용하지 않을 경우에는 FOB(Free On Board 본선인도조건)와 CIF 조건보다 FCA 나 CIP(Carraige and Insurance Paid to 운송비보험료지급인도조건)조건의 사용을 권장하였으나, 수출입업체는 물론 포워더, 물류업체 등의 대리업체까지도 적용하지 못해 왔다. FOB 는 18 세기 말부터 영국에서 사용되어 왔으나, ICC 에서도 이러한 변화에 적절히 대처하지 못했고, CIF 조건과 함께 아주 오랫동안 이용되어온 조건이다. 컨테이너 운송이 전 세계무역의 약 80%를 차지할 만큼 중요하기에 이번 인코텀즈 2020 에서는 컨테이너운송에 사용될 수 있도록 하였다.

## 관세청, 亞·太 무역협정 적용 입증서류 범위 확대

관세청은 홍콩세관과의 협의를 통해 7월 2일부터 중국에서 출발해 홍콩을 경유한 수입 화물에 대해 홍콩세관에서 비가공증명서를 발급받을 수 있게 됐다고 밝혔다.

이에 따라 아시아·태평양 무역협정(APTA·Asia-Pacific Trade Agreement)를 원활히 적용받을 수 있는 직접 운송 입증서류의 범위가 확대돼 무역업계는 관련 협정의 특혜세율을 적용받을 수 있게 된다.

그동안 중국에서 출발해 홍콩을 경유한 뒤 한국으로 수입되는 화물이 APTA 특혜세율을 적용받기 위해서는 협정의 필수서류인 통과선하증권을 제출하도록 돼있었다. 이는 경유국에서 거래나 소비되지 않고 단순포장 외의 특별한 가공을 하지 않았음을 입증하는 것이다.

그러나 최근 들어 대법원에서 통과선하증권을 발급받을 수 없는 특별한 사정이 있는 경우 대체서류로 직접운송을 증빙할 수 있다고 판시하는 등 입증서류의 인정범위 확대에 대한 필요성이 계속 제기됐다.

이에 따라 관세청과 홍콩세관은 지난 5월 홍콩에서 열린 한-홍콩 원산지협력회의에서 이 문제를 논의했다. 그 결과, 중국에서 출발해 한국으로 운송되는 홍콩 경유 화물에 대해 홍콩세관이 비가공증명서를 발급하기로 합의하고 제도의 시행을 위한 세부사항에 대해 협의해 왔다.

지난 6월 24일 한-홍콩 관세당국 간 협의가 완료됨에 따라 **직접운송 증빙서류의 인정범위가 확대됐다. APTA 특혜세율을 적용받길 원하지만 통과선하증권을 발급받을 수 없는 업체들이 홍콩세관에서 발급하는 비가공증명서를 통해 혜택을 볼 수 있게 됐다.**

관세청 관계자는 "이번 APTA 외에 다른 협정에서도 홍콩 경유 화물에 대한 비가공증명서 발급이 가능하도록 홍콩 관세당국과의 지속적인 협의를 통해 우리 기업들이 특혜관세 혜택을 널리 누릴 수 있도록 지원해 나갈 계획"이라고 말했다.

(출처:파이낸셜뉴스)

### ★ KCC 1 분강의

APTA는 한국, 중국(홍콩/마카오 제외), 인도, 스리랑카, 방글라데시, 라오스간에 맺어진 아시아태평양 무역협정(아태협정)이다. APTA도 FTA와 마찬가지로 특혜세율을 적용받기 위해서는 직접운송원칙이 전제가 되어야 한다.

직접운송원칙이란 '수출참가국으로부터 직접 운송된 물품'이란 비참가국의 영역을 통과하지 않고 우리나라에 직접 운송된 물품을 말한다. 다만, 환적 또는 일시 장치 여부와 관계없이 하나 또는 그 이상의 비참가국을 경유하여 운송된 물품으로서 지리적 또는 운송상의 목적으로 경유한 물품은 예외적으로 직접 운송된 물품으로 인정된다.

중국의 지리적 특성상 수출시 홍콩을 경유하여 한국으로 수입되는 경우가 많으며 이러한 경우 직접운송원칙을 증빙하는 방식이 통과선하증권을 제출하는 것이 유일무이하였으나 본서류는 일반적으로 선사로부터 발급받기가 상당히 까다로우며 쉽지 않은 증빙방식이었다. 이를 보완하기 위해 홍콩세관에서 비가공증명서 즉, 수출화물이 추가 가공없이 관할세관 관리하에 보관되었다가 수출되었음을 증빙하는 서류로도 직접운송원칙을 증빙할 수 있도록 하였으며 홍콩세관에서도 본서류가 원활히 발급가능하도록 기반이 마련되었다고 볼 수 있을 것이다.

[참조 1-비가공증명서 샘플서식]

確認書號碼:  
Certificate No.: CC/19/ (S)



**香港海關**  
**Hong Kong Customs and Excise Department**  
**中轉確認書**  
**Certificate of Non-manipulation**

致 申請者:  
為符合內地與不同國家及地區所簽訂的自由貿易協定下的「直接運輸」之要求, 下列貨物在香港停留期間曾接受香港海關之監管。詳情如下:  
To Applicant:  
To fulfill the requirement of 'Direct Consignment' under the Free Trade Agreement (FTA) signed by the Mainland with other countries and regions, the following consignment has been under the control of the Hong Kong Customs in Hong Kong. Details are as follows:

**第一部分 貨物詳情 Part I Consignment Particulars**

來源地: Place of Origin:				
目的地: Place of Final Destination:				
香港運送方式: Mode of movement in HK:	從 空運/陸運/海運* ( ) 至 空運/陸運/海運* ( ) From Air/Land/Sea* ( ) To Air/Land/Sea* ( )			
抵港船隻/車輛/ 航班編號* Incoming Vessel/Vehicle/ Flight no.*	提單 / 空運提單 (首程運輸工具) 號碼* Bill of Lading/Airway Bill (1 <sup>st</sup> conveyance)*	實際抵港 日期/時間: ATA:		
離港船隻/車輛/ 航班編號* Outgoing Vessel/Vehicle/ Flight no.*	提單 / 空運提單 (尾程運輸工具) 號碼* Bill of Lading/Airway Bill (2 <sup>nd</sup> conveyance)*	預計離港 日期/時間: ETD:		
貨物名稱: Description of goods:				
件數/重量: Pieces/Weight:				
施加海關封條詳情: Details of affixing Customs seal	貨櫃號碼/載具號碼/ 運輸車輛號碼 Container no./ULD no./ ULD vehicle no.	封條號碼: Seal no.	施加封條地點: Place of affixing seal	施加封條日期/時間: Date/Time of affixing seal
	抵港 Incoming	-	-	-
	離港 Outgoing	-	-	-
貨物有否在香港被處理: Consignment further handled in Hong Kong?	<input type="checkbox"/> 有 ( <input type="checkbox"/> 裝貨卸貨 <input type="checkbox"/> 重新包裝 <input type="checkbox"/> 儲存 <input type="checkbox"/> 其他 <input type="checkbox"/> 保持貨物原本狀態) <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> Yes ( <input type="checkbox"/> Lashing/Delashing <input checked="" type="checkbox"/> Repacking <input type="checkbox"/> Storage <input type="checkbox"/> Others <input type="checkbox"/> Original status of consignment maintained) <input type="checkbox"/> No			
文件查閱: Document check:	<input type="checkbox"/> 提單 <input type="checkbox"/> 驗單 <input type="checkbox"/> 原產地證明書 (號碼: _____) <input type="checkbox"/> 其他( _____ ) <input type="checkbox"/> Bill of Lading <input type="checkbox"/> Manifest <input type="checkbox"/> Country of Origin (No.: _____) <input type="checkbox"/> Others ( _____ )			

**第二部分 貨主資料 Part II Particulars of Cargo Owner**

公司名稱: Company Name:			
公司地址: Address:			
電話號碼: Telephone no.:	傳真號碼: Fax no.:	電郵地址: E-mail address:	
負責人姓名: Name:		日期: Date:	

## APTA 홍콩경유 중국發 화물에 대한 비가공증명서 발급 기준 안내

1. 서류명 : 비가공증명서(Certificate of Non-manipulation)

2. 발급기관 : 홍콩 해관

3. 비가공증명서 교부(직접교부)

발급장소	해관 '한적화물' 사무소 新界葵涌貨櫃碼頭南路63號 海關大樓7樓	해관 항공화물터미널 컨트롤센터 赤鱗角香港國際機場 超級一號貨運站1樓
근무시간	월요일부터 토요일 09:00~17:00 (공휴일도 동일, 일요일 휴무)	24시간
전화번호	(852) 3152 0233	(852) 2116 2024

4. 비가공증명서 발급기준(중국→한국) ('19.7.2.(火) 시행)

내용	유형	화물종류	보관 유무	발급 필요 여부
단일 통과선하증권(Single Through Bill of Lading) <sup>1</sup> 발급을 통해 전체 운송구간이 커버되는 화물	Mode 1	컨테이너 및 벌크화물	보관 유무 불문	불필요
단일 통과선하증권이 발급되지 않는 화물	Mode 2	컨테이너 화물 <sup>2</sup>	보관 유무 불문	불필요
	Mode 3	벌크화물 <sup>3</sup>	홍콩에서 미보관	불필요
			홍콩의 지정된 장소에서 일시보관 <sup>4</sup>	불필요
홍콩에서 보관	필요			
홍콩에서 재포장 등으로 품명, 포장수량, 중량이 변경되는 화물 및 컨테이너에서 적출되는 화물	Mode 4	컨테이너 및 벌크화물	보관 유무 불문	필요

1. "단일 통과선하증권(Sngle Through Bill of Lading)"이란 수출국에서부터 수입국까지 전체 운송경로 정보(출발지, 경유지, 도착지), 화물 품목 및 수량 등의 상세한 선적정보를 담고 있는 선하증권으로서, 특정 운송인이 모든 구간의 운송에 대해 책임을 지는 단일의 선하증권(Air Waybill 포함)을 의미한다.

2. 컨테이너 번호와 실(seal) 번호가 모든 운송과정에서 변경되지 않았음을 증명할 수 있는 "일련의 운송서류"를 제출할 수 있어야 한다.

• "일련의 운송서류"란 전 운송과정을 증명하는 운송서류의 결합으로서, 중국에서 한국으로의 운송 과정이 재화청단(중국→홍콩) 및 선하증권(홍콩→한국)에 의해 증명되는 경우 재화청단 및 선하증권이 일련의 운송서류가 됨

3. 상품의 품명, 포장수량 및 중량이 전 운송과정에서 변경되지 않았음을 증명할 수 있는 일련의 운송서류를 제출할 수 있어야 한다.

4. 다음의 지정된 장소에서 7일 이내의 보관에 한정한다.

① Kwai Tsing Container Terminals(1~9), ② Tuen Mun River Trade Terminal, ③ Super Terminal One, ④ The Hong Kong International Airport Express Centre, ⑤ Cathay Pacific Cargo Terminal, ⑥ Asia Airfreight Terminal, ⑦ DHL Central Asia Hub

5. 적용 순서 : 유형별로 순차적 적용(Mode 1 → Mode 2 → Mode 3 → Mode 4)  
 ※ (예) Mode 1에 해당되면 Mode 2 ~ Mode 4 확인 없이 비가공증명서 발급 불필요

## 5. 신청 절차

- (신청시기) 환적화물이 홍콩에 도달하기 최소 하루 전까지 신청
- (신청방법) E-mail, Fax, 직접 방문을 통해 사전에 홍콩해관에 '비가공 증명서' 신청서 및 관련 증빙서류를 제출
  - E-mail : [fta\\_other\\_application@customs.gov.hk](mailto:fta_other_application@customs.gov.hk) / Fax : (852) 3152 0183
  - 비가공증명서 신청시 필요한 증빙서류

- a. 신청인의 사업등록증(필요시)
- b. 통과선하증권(필요시)
- c. 원산지증명서
- d. 화물명세서(벌크화물, 화물통합, 컨테이너 적출입 화물)
- e. 화주(貨主)위임장(필요시)
- f. 홍콩 경유(환적)기간 동안의 보관기록(한국행 환적화물에 한함)
- g. 기타 화물적재 증빙서류(필요시)

### 신청비용

- 모든 '비가공증명서' 신청은 아래표 종류 D 항목의 서류 심사비용을 납부
  - 홍콩에서 하역하거나 재포장을 필요로 하는 화물의 경우, 서로 다른 운송 방식 및 처리방법에 따라 종류별로 아래표 A에서 C 항목의 추가 비용이 추가됨

종류	운송방식	처리방법	비용(HK\$)
A	항공/육로/해운으로 수입한 화물	화물통합(적출입)이 필요한 화물	625
B	항공으로 수입한 화물	화물통합(재포장 혹은 기타)이 필요	910
C	육로/해운으로 수입한 화물	화물통합(재포장 혹은 기타)이 필요	1,470
D	항공/육로/해운으로 수입한 화물	서류 심사	155

※ 홍콩해관은 운송방식 및 필요한 처리방법에 따라 비용을 계산한 후 신청인에게 납부서를 발급하고 신청인이 납부를 완료하고 나면, 서류 혹은 현장 확인 후 발급

※ 비가공증명서 발급 절차 등은 홍콩해관 사정에 따라 변경될 수 있으므로 세부내용은 개별 확인 필요

## EU·베트남 30 일 FTA 서명..."사실상 모든 관세 철폐"

유럽연합, EU 와 베트남이 모든 상품의 관세를 철폐하는 것을 골자로 하는 자유무역협정과 투자보호협정에 서명합니다.

EU 통상담당 집행위원은 베트남 하노이를 방문해 오는 30 일 관련협정에 서명할 예정이라고 밝혔습니다.

집행위는 서명 직후 두 협정에 대한 비준동의안을 유럽의회에 제출해 연말까지 승인절차를 마무리한다는 방침입니다.

EU 와 베트남은 지난 2015 년말부터 협상을 진행해 왔으며 양국간 무역규모는 상품 교역 500 억 유로, 서비스 40 억 유로에 달합니다.

(출처:연합뉴스)

### ★ KCC 1 분강의

많은 우리나라 기업들이 베트남 현지공장을 설립하여 현지 노동력을 기반으로 제조가공을 늘려가고 있는 추세이니 만큼 베트남과 EU 간의 FTA 협정은 많은 의미를 지닌다고 볼 수 있다. 베트남 현지공장에서 일부 부품에 대해 위탁가공을 한 후 국내로 재수입하여 완성품으로 수출하던 방식이 이제는 베트남 현지공장에서 ONE-STOP 으로 제조가공되어 EU 국가로 직수출하는 등 기존 거래선에 변화를 가져올 것으로 예측된다.

# 관세

## 한국 반격 시작됐다..日소재에 30% 관세

일본의 반도체 핵심 소재 수출규제로 촉발된 한·일 갈등이 소재부품 '관세전쟁'으로 확대될 조짐이다. 정부는 10 일 **액정표시장치(LCD) 패널 접착제 등의 소재로 사용되는 일본산을 포함한 외국산 초산에틸에 대한 덤핑방지관세를 3년 더 연장키로 했다.**

정밀산업에 사용되는 일본산 스테인리스 스틸바(문구류·볼펜팁)에 대한 덤핑방지관세도 재심사에 착수했다. 일본의 반도체 소재 수출규제 및 글로벌 보호무역주의와 관련한 정부의 실질적 대응이 본격화되는 것 아니냐는 관측이 제기된다.

정부에 따르면 기획재정부는 전날 일본산을 포함한 중국·싱가포르·인도산 초산에틸에 대한 덤핑방지관세를 3년 더 연장하는 내용의 덤핑방지관세 부과에 관한 규칙을 공포했다.

초산에틸은 도료, 합성수지, 잉크 등의 용제와 LCD 패널 접착제 및 접착제 등으로 사용된다. 국내시장 규모는 2017년 기준 약 1000억원(약 10만 t)으로 추산된다.

**일본산 초산에틸은 쇼와 덴코와 그 회사 제품을 수출하는 기업에 30.18%의 덤핑방지관세가 부과된다. 중국산은 4.73~25.28%, 싱가포르산은 17.84%, 인도산은 8.56~19.84%가 부과된다.**

### 일본 등 외국산 초산에틸 덤핑방지관세율

■ 일본	30.18%
■ 중국	4.73~25.28%
■ 싱가포르	17.84%
■ 인도	8.56~19.84%

자료 : 기획재정부

덤핑방지관세는 외국의 생산자 또는 수출자가 정상가격 이하로 부당하게 판매하는 덤핑으로부터 국내 산업을 보호하기 위해 부과하는 관세를 말한다.

기재부 관계자는 "일본 등 외국산 초산에틸의 덤핑방지관세 부과 종료 시 국내 산업의 피해가 지속되거나 재발할 우려가 있다는 산업통상자원부 무역위원회의 건의를 감안했다"는 배경을 설명했다. 외국산 초산에틸에 대한 덤핑방지관세 부과는 지난해 11월 18일 종료된 바 있다.

정부는 중국·싱가포르·일본산 초산에틸에 지난 2008년부터 4.64~17.76%의 덤핑방지관세를, 인도산에는 2015년부터 8.56~19.84% 관세를 각각 부과해왔다. 이에 따라 일본산 수입은 2009년부터, 싱가포르산 수입은 2012년부터 중단됐다. 덤핑방지관세 부담으로 해당 기업에서 수출을 중단한 것이다. 이번에도 덤핑방지관세가 연장되면서 수출규제는 이어지게 됐다. 반면 중국산은 계속 수입돼 현재 국내에서 30%대의 시장점유율을 차지한다. 기재부는 다만 "이번 덤핑방지관세 연장은 일본의 반도체 소재 수출규제와는 무관하게 이전부터 검토해온 사안"이라며 확대해석을 경계했다.

정부는 또 일본산 스테인리스 스틸바에 대한 덤핑방지관세 부과 재심사에 들어갔다. 대상 품목은 스테인리스 스틸바 중 문구류(볼펜팁) 제조용 원형강이다. 스테인리스 스틸바는 자동차 부품, 정밀산업, 건설자재 등으로 사용된다. 국내시장 규모는 지난 2016년 기준 약 3400억원이다. 정부는 일본·인도·스페인산 스테인리스 스틸바에 3.56~15.39%의 덤핑방지관세를 부과하고 있다. 기재부 관계자는 "지난달부터 재심사에 들어간 스테인리스 스틸바에 덤핑방지관세는 내년 중 결론이 날 것으로 보인다"며 "다만 무역위원회 소관으로 언급하기에는 적절치 않은 것 같다"고 말했다.

(출처:파이낸셜뉴스)

## 美中처럼 '관세전쟁'으로?...日, 韓제품 관세 인상 등 후속 보도 나와

일본의 대한(對韓) 수출규제가 한·일 양국의 관세 전쟁으로 비화할 수 있다는 우려가 나온다.

일본이 한국 제품에 대한 관세 인상 등 추가 규제에 나설 것이라는 현지 보도가 나오고 한국도 상응하는 조치를 할 수 있다고 밝히는 등 양국의 충돌 강도가 심화하는 상황 속에서다.

산업통상자원부 등에 따르면 일본이 추가 경제보복에 나설 경우에 대비해 정부 역시 명목상의 세계무역기구(WTO) 제소 이외에 실질적인 효력이 있는 대책을 검토 중이다. 홍남기 경제부총리 겸 기획재정부 장관은 "일본이 규제조치를 철회하지 않으면 WTO 제소를 비롯한 상응 조치를 다각도로 마련하겠다"고 밝힌 바 있다. 이에 따라 직접적인 조치로는 일본산 수입품에 높은 관세를 부과하거나 메모리 반도체 등 주요 품목의 대일 수출을 제한하는 등의 방안이 거론된다.

하지만 이 같은 맞대응은 양국 간의 전면적인 무역전쟁으로 확산될 수 있어 정부는 신중한 입장을 취하고 있다. 산업부 관계자는 이날 세계일보와의 통화에서 일본의 관세 인상에 대해 "그쪽(일본)의 입장이니 저희가 예단할 수는 없다"며 "그렇다고 해도 '관세전쟁'까지는 현실적으로 상상하기 어렵다"고 말했다. 이어 "그럴 경우 미·중 무역전쟁 분위기를 재현하는 모습이 될 것 같은데, 무역에 의존하는 두 나라가 그렇게까지 극단적으로 가기는 힘들 것"이라고 덧붙였다.

실제로 일본이 관세를 인상할 경우 대일 수출이 크게 감소할 것이라는 분석이 나왔다. 전국경제인연합회 산하 한국경제연구원이 지난달 부산대 김현석 교수(경제학과)에게 의뢰한 '일본의 관세율 변화에 따른 우리나라 대일본 수출변화 분석' 보고서에 따르면 일본이 한국 제품에 대한 관세율을 기존 대비 30% 인상할 경우 대일 수출이 연간 최대 7.9%, 금액으로는 약 24 억달러 감소할 것으로 전망됐다.

지난해 한국의 일본 수출액은 총 305 억달러였다. 보고서는 일본이 한국 제품에 대한 관세율을 기존 대비 10%, 20%, 25%, 30% 인상하는 경우를 각각 가정하고 이에 따른 한국의 대일 수출 파급효과를 분석했다. 시나리오별 연간 대일 수출은 10% 인상 시 2.2%(6 억 8000 만달러), 20% 인상 시 4.8%(14 억 8000 만달러), 25% 인상 시 6.3%(19 억 3000 만달러) 각각 감소하는 것으로 분석됐다.

**일본 관세인상 시나리오별 연간 수출 변화 추정 (2018년 대일 수출액 기준)**

관세율 인상폭(%) → 수출감소액(달러) → 수출감소율(%)

10	6억8000만	2.22
20	14억8000만	4.84
25	19억3000만	6.32
30	24억	7.88

자료: 한국경제연구원

보고서를 작성한 김 교수는 이날 “보고서에 나온 내용은 수출의 경우만 따진 한 방향이기 때문에 수입 부분은 고려되지 않아 상쇄될 수 있다”고 설명했다. 일본이 관세를 인상할 경우 우리나라가 수입품에 대해 상응하는 상계관세를 부과한다면 수출 감소 효과가 어느 정도 상쇄될 수 있다는 뜻이다. 그는 “현재는 일본이 관세를 인상하는 것처럼 액션을 취하고 있다”며 “어쨌든 정부가 나서서 중재해야 할 것”이라고 말했다.

대치가 격화할 것이라는 시각도 있었다. 한일경제협회 조덕묘 사무국장은 통화에서 “정부가 그것(전면전으로 번질 가능성)까지 생각하고 ‘상응 조치’를 취하겠다고 한 것 아니겠느냐”며 “한·일 정부 모두 양보가 일절 없으니 강대강 대치는 지속될 것 같다”고 내다봤다.

(출처:세계일보)

## 美상무부, 베트남 거쳐 수출된 韓철강제품에 최대 456% 관세

미국 상무부가 베트남을 경유해 자국으로 수출되는 일부 한국과 대만산 철강제품에 최대 456%의 관세를 부과한다고 보도했다.

미 상무부는 이날 성명을 통해 한국과 베트남에서 생산된 철강제품이 베트남에서 경미한 공정을 거쳐 내식성 철강제품(CORE)과 냉연강판(CRS)으로 미국에 우회 수출되는 사실을 발견했다며 이같이 발표했다.

상무부는 지난 2015년 12월과 2016년 2월부터 각각 한국과 대만의 해당 철강제품에 관세를 부과하고 있다.

그러나 한국과 대만산 제품에 대한 관세 부과 이후 베트남에서 미국으로 수출된 내식성 철강제품과 냉연강판이 각각 332%, 916% 급증했다고 상무부는 전했다.

상무부는 "이번 조사는 미국 내 내식성 철강제품 및 냉연강판 생산업체의 요청에 따라 이뤄졌다"며 "미국 무역법의 엄격한 집행은 도널드 트럼프 행정부의 1차적인 관심사"라고 강조했다.

(출처:연합뉴스)

## 무역위, 중국·인도산 PET 필름에 덤핑관세 부과 연장 건의키로

산업통상자원부 무역위원회는 중국과 인도산 PET 필름에 5년간 13.51~36.98%의 덤핑방지 관세 부과를 연장해 줄 것을 기획재정부장관에게 건의하기로 했다고 밝혔다. 또 '후르츠 래빗' 캐릭터 저작권을 침해한 물품을 수입 판매한 혐의가 있는 기업 2곳에 대한 불공정무역행위 조사를 시작했다.

무역위는 중국과 인도산 PET 필름에 대한 덤핑방지 관세 부과가 끝나면 덤핑으로 인한 국내 산업 피해가 지속되거나 재발할 우려가 있다며 이같이 결정했다.

PET 필름은 석유와 석유화학산업 뿐 아니라 식품포장용, 전자재료(광학)용 소재 등 다양한 산업 소재로 사용되는 소재로, 사용 범위가 넓고 새로운 용도 개발 가능성이 높은 제품이다. 국내 PET 시장 규모는 2017년 기준 약 8000억원(약 30만톤)이며, 중국과 인도산의 국내 점유율은 10%대다.

기재부 장관은 조사개시일(2018년 9월 12일)부터 18개월 내 덤핑방지관세 부과연장 여부를 최종 결정한다.

'후르츠 래빗' 캐릭터 저작권자는 본인이 창작한 캐릭터 저작권을 침해한 '과일토끼 젤펜'을 중국으로부터 수입·판매한 혐의가 있는 A사와 B를 상대로 조사를 지난 7일 요청했고, 검토 결과 젤펜이 수입된 사실이 있고, 수입 젤펜이 후르츠 래빗 저작권을 침해할 가능성이 있다고 판단해 조사를 시작했다고 덧붙였다.

불공정무역행위 조사는 개시 결정일로부터 6개월 간 진행되며, 최종 무역위에서 불공정 여부를 판정한다.

(출처:디지털타임즈)

## 한-러 관세청장, 우수공인업체 상호인정약정 양해각서 체결

관세청은 김영문 관세청장이 모스크바에서 신북방정책의 핵심국가인 러시아와 관세당국 간 협력사항을 논의하기 위해 '제 12 차 한-러 관세청장회의'를 개최했다고 밝혔다.

이날 회의에서 양국은 수출입기업 지원을 위한 수출입안전관리 우수공인업체 상호인정약정(이하 AEO\* MRA\*\*)의 본격 협상을 위한 실행계획에 서명하고, 위험관리 및 불법·부정무역 단속 협력방안 등에 대해 논의했다.

양해각서 체결은 양국 간 경제적인 교류가 확대되는 현 시점에서 물류 원활화의 인프라를 가속화하는 계기를 마련했다는 점에서 큰 의미가 있다고 할 수 있다.

**이번 서명을 계기로 한국-러시아 AEO MRA 체결을 위한 본격적인 협상이 시작되었으며, 양국의 제도비교와 AEO 인증 기업을 방문하는 현장심사를 거쳐 2021년 1월에 MRA에 서명할 것으로 예상된다.**

관세청은 "AEO MRA가 전면 이행되면 양국 수출입기업은 검사율 축소 및 통관소요시간 단축 등 세관 절차상 혜택을 받음으로써 기업 경쟁력 강화는 물론 양국의 교역이 크게 증진될 것으로 기대된다"고 밝혔다.

양 관세당국은 국제무역에서 불법·부정무역 수법이 날로 다양화·지능화되는 만큼 위험관리와 불법·부정무역 단속 공조 등 협력을 강화하기로 합의했다.

아울러, 관세청은 현지에 진출한 기업을 대상으로 기업간담회를 갖고 기업인들이 현지에서 겪는 통관 애로 및 건의사항에 대해 논의했다.

관세청은 앞으로도 수출기업의 해외통관애로 해소 등을 지원하기 위해 해외 진출이 확대되는 주요 교역국과의 관세청장회의 개최 등 관세분야 협력을 강화할 예정이다.

**★ KCC 1 분강의**

\* AEO(Authorized Economic Operator) : 안전관리 등 공인요건을 충족하는 수출입기업에 부여되며 신속통관 등 관세행정상 다양한 혜택을 제공.

\*\* MRA(Mutual Recognition Arrangement) : 우리나라에서 인정한 AEO 인증업체가 수출상대국에서도 수입검사율 축소 등 통관 혜택을 제공받는 제도로 미국, 중국, 일본, 캐나다, 멕시코, 홍콩, 인도, UAE 등 20 개국이 해당.

(출처:뉴스 1 코리아)

### “해외여행 면세 800 달러로”...추경호, 관세법 개정안 대표발의

그동안 지나치게 낮다는 지적을 받아온 해외여행객의 면세한도를 800 달러까지 상향하는 내용의 법안이 국회에 제출됐다.

추경호 자유한국당 의원은 현행 600 달러인 여행자 휴대품 면세한도를 800 달러로 확대하는 내용의 관세법 개정안을 대표 발의했다고 밝혔다. 국민소득이 18 배 증가할 동안 4 배밖에 상승하지 않은 면세한도를 현실화하겠다는 취지다.

추 의원에 따르면 면세한도가 처음 고시된 지난 1979 년 1713 달러였던 1 인당 국민소득은 지난해 3 만 1370 달러로 18 배 증가했다. 그러나 같은 기간 면세한도는 125 달러에서 600 달러로 4 배 증가하는 데 그쳤다. 지난 2014 년 면세한도가 지나치게 낮다는 지적에 따라 정부가 400 달러에서 600 달러로 한차례 면세한도를 인상했지만, 늘어나는 해외여행객 수에 비해 여전히 면세한도가 낮다는 지적이 계속돼 왔다.

실제로 미국은 일반여행자에 대해서 체류기간과 방문지역에 따라 800 달러에서 1600 달러까지 면세한도를 규정하고 있고 일본은 20 만엔(1861 달러), 중국도 5000 위안(727 달러)까지 관세를 면제하고 있다.

국내에서도 면세한도 인상 목소리는 계속돼 산업연구원의 ‘여행자 휴대품 면세한도 조정 및 제도개선 방안’에서는 면세한도를 800 달러로 상향하는 안을 검토했었고, 당시 실태조사에 참여한 경제전문가들은 평균 977 달러를 적정 면세한도로 제시하기도 했다.

현재 해외여행객의 면세한도는 관세법 시행규칙에서 정하고 있어 행정부가 재량으로도 인상을 결정할 수 있다. 그러나 추 의원은 “면세범위 설정은 시급성을 다투는 사안이 아니기 때문에 국회 입법사항으로 둬으로써 국민의 예측가능성을 높일

수 있다”며 “전문가와국민들의 의견 수렴 등 공론화 과정을 통해 법으로 규정할 필요가 있다”고 주장했다.

또 “높아진 우리나라 국민소득 수준과 늘어난 해외여행객 규모 등을 고려해 면세한도를 현실화할 필요가 있다”며 “여행자 편의를 증진하는 동시에 세관행정 비용도 절감할 수 있을 것”이라고 설명했다.

(출처:해럴드경제)

## 관세 피하러 '중국산' →'베트남산'...베트남, 단속 강화

미중 무역전쟁으로 인한 관세를 피하기 위해 중국 업체들이 중국산 제품을 베트남산으로 속여 수출하는 행위가 늘자 베트남 당국이 엄중 단속에 나섰다.

베트남 관세청은 전일 정부 공식 홈페이지에 글을 올려 "직물, 해산물, 농산물, 타일, 꿀, 철강, 알루미늄, 목재 제품들에서 원산지를 속이고 물품을 불법 이적하는 행태가 많이 발생하고 있다"고 밝혔다.

베트남 관세청에 따르면 일부 중국 수출입 업체는 중국산 제품을 베트남에 먼저 수출한 후 '베트남산'으로 재포장해 미국과 유럽, 일본으로 수출하고 있다. 관세청은 실제로 한 업체가 중국산 목재제품에 베트남산으로 라벨을 덧붙여 미국에 수출한 사례가 미국 관세에서 적발됐다고 밝히기도 했다.

베트남 관세청은 이 같은 위법 행위를 적발하기 위해 단속 절차를 강화하고 벌금을 부과할 것이라고 강조했다.

베트남은 최근 미중 무역전쟁이 격화되면서 중국산에 대한 관세를 피하기 위한 대체품 공급원으로 각광받고 있다. 미 통계청에 따르면 지난 1~4 월 베트남 대미 수출액은 전년 동기 대비 38% 증가했다. 같은 기간 대만의 대미 수출액은 22% 증가했다. 한국과 방글라데시는 각각 17%, 13% 증가했다.

(출처:뉴스 1 코리아)

## 폐플라스틱, 보세구역 반입 후 수출신고 대상 추가 등

최근 불법 쓰레기를 폐플라스틱으로 허위 신고한 후 수출하는 사례가 잇따라 적발됨에 따라 불법 폐기물의 밀수출을 방지하기 위해 보세구역 반입 후 수출신고 대상에 '컨테이너에 적재된 폐플라스틱'을 새로 추가할 예정이다. 또 보세판매장 특허 부여시 대기업과 지배 또는 종속 관계에 있는 기업은 형식적 요건만 갖추면 중소·중견기업의 특례를 적용받을 수 있다는 지적에 따라 실제 중소·중견기업이 혜택을 받을 수 있도록 중소·중견기업 요건도 강화한다.

기획재정부는 이 같은 내용을 골자로 한 관세법 시행령 개정안을 6월 14일 입법예고했다.

먼저 불법 쓰레기를 폐플라스틱으로 허위 신고한 후 수출하는 사례 등을 막기 위해 앞으로는 보세구역 반입 후 수출신고 대상을 '국민건강과 사회안전 보호 및 국제무역질서 준수 등을 위해 수출관리가 필요한 물품 중 관세청장이 정하는 물품'으로 확대하고, 추후 관세청 고시로 '컨테이너에 적재된 폐플라스틱'을 지정할 예정이다.

원칙상 수출기업은 실제 수출물품 위치와 무관하게 수출신고(수출물품 소재지 관할 세관장에게 신고)할 수 있으나, 예외적으로 도난 또는 부정환급 우려가 큰 품목 중 관세청장이 지정한 품목은 반드시 보세구역에 반입한 이후에만 수출신고하도록 규정함으로써 수출신고 수리 후 적재하기 전에 물품을 바꿔치기 하는 불법행위 등을 방지하고 있다.

관세청은 어디서나 수출신고할 수 있다는 점을 악용해 정상 차량을 수출신고한 후 선적 전 도난 불법차량으로 바꿔치기하는 밀수출 범죄가 발생함에 따라 2017년 4월 10일부터 '보세구역 반입 후 수출신고 제도'를 시행 중이며, 현재 중고자동차 1개 품목을 '보세구역 반입 후 수출신고 대상'으로 지정·운영하고 있다.

한편 현재 관세법령은 면세점시장에서 중소·중견기업에 성장기회를 부여하기 위해 ▲총 특허수의 30% 이상 부여, ▲입국장 면세점은 중소·중견 제한 입찰, ▲대기업에 비해 낮은 수준의 특허수수료(중소·중견은 매출액의 0.01%, 대기업은 매출 규모에 따라 매출액의 0.1~1%) 등 다양한 특례를 부여하고 있다.

특히 자산 총액이 1 조원 이상인 법인이 지분의 30% 이상을 소유하고 있는 최대출자자인 기업의 경우 중소·중견기업에서 배제해 대기업의 우회 진출을 막고 있으나 지분 변경을 통해 쉽게 회피할 수 있다는 지적이 많았다.

이에 입법 취지에 따라 실제 중소·중견기업이 관세법령상 특례 적용을 받을 수 있도록 보세판매장 특허 부여 시 중소·중견기업의 요건을 “자산총액 1 조원 이상인 법인이 지분의 30% 이상 소유하고 있거나 자산총액 1 조원 이상인 법인과 지배 또는 종속의 관계에 있는 기업이 아닐 것”으로 강화할 방침이다.

품목분류 변경시 심사기한도 새로 설정한다. 세계관세기구(WCO) 결정 및 법원 확정 판결로 품목분류를 변경할 필요가 있는 경우 현재는 기한 없이 관세청이 적의 판단해 품목분류를 변경하고 있으나, 앞으로는 결정·판결 후 3 개월 내에 그 변경 여부를 관세청 관세품목분류위원회에상정·심의하도록 의무화함으로써 납세자 권익을 보호하고 집행상 혼선 가능성도 방지한다.

품목분류 간이 사전심사 제도(6 단위)와 관련한 법적 근거도 마련한다. 관세청은 수출입기업 요청 시 세율 결정 및 정확한 수출입신고 등을 위해 관세·통계통합품목분류표(HSK)상 가장 세부적인 단위인 ‘10 단위’를 기준으로 수출입 이전에 해당 품목의 분류를 결정한다.

다만 수출 목적의 원산지 결정을 위해서는 간이한 방법의 ‘6 단위’ 결정만으로도 충분해 기업이 원할 경우 6 단위 간이 사전심사 제도도 함께 운영하고 있다. 현재 간이 사전심사 제도는 관세청 고시로 운영 중이므로, 이를 관세법 시행령으로 상향 입법해 법령상 근거를 명확히 하려는 것이다.

이번 개정안은 입법예고 후 차관회의와 국무회의를 거쳐 이르면 8 월 중 시행할 예정이다.

(출처:한국관세무역개발원)