

Mobility Legal Updates

2025. 8. 11.

법무법인 린 모빌리티팀은 자동차 산업 분야의 최신 뉴스, 법령 및 규제 동향을 모니터링하여 주기적으로 고객에게 뉴스레터를 발송해 드립니다.

본 뉴스레터의 저작권은 법무법인 린에게 있으며, 출처를 표시할 것을 조건으로 비상업적 용도에 한하여 자유롭게 이용할 수 있습니다(CC BY-NC).

상호관세 25% 확정 하루전인 2025. 7. 31. 한미 양국 정부가 전격적으로 무역협상에 합의하며 국내외 자동차 산업계가 술렁이고 있습니다. 기존에 25%를 적용하겠다고 발표하였던 자동차 품목관세 역시 15%로 인하됨에 따라, 완성차 업체들의 비용 부담, 글로벌 밸류체인 전략, 그리고 중·장기 산업환경까지 흔들리는 중대한 변곡점에 놓여있습니다. 이번 뉴스레터에서는 이번 합의의 배경과 세부 내용, 그리고 자동차 산업에 미치는 실질적 여파를 분석하였습니다.

한미 무역협상 개요 및 주요 쟁점

상호관세 15%, 3,500억달러 규모 대미 투자, 1,000억 달러 규모 에너지 구입

한국과 미국은 한국산 수입품에 대한 상호관세를 기존에 예고된 25%에서 15%로 인하하기로 합의하고, 한국산 자동차에 대한 품목별 관세 역시 15%로 인하하기로 하였습니다.¹ 한국은 협상 결과에 따라 3,500억 달러 규모의 대미 투자(그 중 1,500억 달러는 조선업 협력 전용펀드)와 1,000억 달러 상당의 미국산 LNG 등 에너지 구매를 약속했습니다. 이번 협상은 한미 간 무역 불확실성을 일부 해소했다는 점에서 의미가 있지만, 주요 세

¹ 다만 철강, 알루미늄, 구리 등은 기존 50%의 관세율이 유지되었습니다.

부사항이 아직 구체적으로 명시되지 않아 향후 이행 과정에서의 해석 차이에 따라 실제 효과는 달라질 수 있습니다.

앞서 말씀드린 바와 같이 이번 합의를 통해 한국산 자동차 및 부품에 대한 미국의 관세율이 15%로 변동되었습니다. 일본, EU 등 주요 자동차 생산국과 동일합니다. 다만 한-미 FTA 적용 시절과 비교하면 한국산 자동차에 대한 관세율은 종전 0%에서 15%까지 15%p 인상된 반면, 일본산 및 EU산은 2.5%에서 15%로 12.5%p 상향되었습니다. 결과적으로 국산 차량이 일본산·EU 산 차량에 비하여 누리던 관세 상의 우위는 사라지게 되었습니다.

한편 미국이 한국산 제품에 대하여 일괄적으로 적용하는 '상호관세'는 품목별 관세가 부과되는 경우에는 중복으로 부과되지 않습니다. 따라서 품목별 과세 대상인 자동차 및 자동차 부품의 경우 상호관세와는 별개로 이번에 합의된 15%의 관세율이 최종적으로 적용될 것으로 보입니다.

국내 자동차 산업에 미치는 영향

관세비용 감소로 실적 개선 및 현지생산 전략 확대 예상

이번 관세 인하로 인해 현대차·기아 등 국내 완성차 업계는 상호관세 25%가 적용되었을 경우 연간 최대 10조원에 달하던 관세 부담이 약 6조원 수준으로 줄어들 것이라는 전망이 나오고 있습니다. 이는 현지 생산 확대와 판매가 인상 전략 등과 결합되어 실제 부담액이 더 축소될 가능성이 높습니다. 따라서 이번 합의로 국내 자동차 업체의 예상 실적은 개선될 것으로 예측됩니다.

그러나 일본산 차량과 비교하여 종전의 2.5%p의 관세 우위가 사라진 것으로 인하여 일본산 차량과 미국시장에서 경쟁하는 국산 차량의 가격 경쟁력 저하가 우려가 일각에서 제기되고 있습니다. 그러나 이러한 우려와는 달리, 이번 합의로 인한 국산 차량의 경쟁력 저하는 일어나지 않을 것이라는 분석이 나오고 있습니다. 먼저 종전의 2.5%p의 관세 우위가 사라진 것으로 인한 효과는 대당 약 600달러의 추가 수입이 사라진 것에 불과하므로, 이번 합의로 일본산 차량과 동일한 관세율이 적용된다고 하여 국산 차량의 미국시장 경쟁력에 심각한 타격이 있다고 보기 어렵다는 분석이 있습니다.

또 일본의 '빅3' 자동차회사(토요타, 혼다, 닛산)의 미국 판매량 대비 미국 현지 생산 비율은 63%에 달하는데 비하여, 현대·기아차의 현지생산 비율은 42.5%에 그치고 있어, 결

과적으로 관세 부과 대상인 차량의 비중이 국내 업체가 더 높은 상황입니다. 이에 따라 본 관세 합의로 인한 실적 개선 효과는 일본 업체보다는 오히려 국내 업체에 클 것으로 예측됩니다.

한편 이번 합의로 인하여 자동차에 대한 품목별 관세가 낮아지긴 했더라도 여전히 15%의 고율의 관세가 부과되는 것이 확정된 상황이므로, 관세부담을 최소화하기 위해 완성차 및 부품의 미국 현지생산 압력은 더 커질 것으로 보입니다.

마무리 및 시사점

이번 한미 무역협상은 단기적으로 국내 자동차·연관 업종의 이익 안정화와 시장 심리 개선에 크게 기여했습니다. 동시에, 미국 내 현지 생산 및 판매 전략, 공급망 다변화 등 기업 차원의 장기적 변화가 불가피하다는 점을 시사하고 있습니다. 주요 세부사항의 조율과 향후 이행 과정에서의 변수도 적지 않으므로, 기업 및 투자자들은 정책 전개와 업계 움직임을 면밀히 모니터링할 필요가 있습니다. 법무법인 린 모빌리티팀은 관련 제도 변화, 소송 및 자문, 기업 전략 수립에 있어서도 신속하고 전문적인 지원을 드릴 준비가 되어 있음을 안내드립니다.

법무법인 린은 자동차 관련 행정 규제나 특허와 영업비밀 분쟁 등, 모빌리티 산업 분야에서 풍부한 자문과 소송 경험을 가지고 있습니다. 그 중에서도 남달리 자동차에 관심과 열정을 가지고 있는 변호사와 전문가들이 모여 모빌리티팀으로 활동하고 있습니다.

본 뉴스레터에 대해 더 자세히 알고 싶으시거나 기타 문의사항이 있으신 경우, 언제든지 **린 모빌리티팀**으로 연락하여 주시기 바랍니다:

배태준 변호사 (tjbae@law-lin.com, 010-8237-8123)

강민구 변호사 (mgekang@law-lin.com, 010-3907-9217)

김호연 변호사 (hykim@law-lin.com, 02-3477-6300)

정한준 변호사 (hjjung@law-lin.com, 02-3477-8695)

오정필 변호사 (jpoh@law-lin.com, 02-3477-8695)
