KIEP 기초자료
23-03

2023년 5월 4일

USMCA 자동차 원산지 규정 관련 분쟁 판정의 주요 내용과 시사점

김민성 무역통상실 무역투자정책팀 전문연구원
(mskim411@kiep.go.kr, 044-414-1113)

KIEP 대외경제정책연구원
Korea Institute for International Economic Policy

USMCA 자동차 원산지 규정 관련 분쟁 판정의 주요 내용과 시사점

요약

▶ USMCA 발효 후 승용차 및 경형 트럭의 역내가치포함비율(RVC) 계산 시 핵심부품의 생산에 사용된 비원산지 재료 가치의 역내산 인정 여부에 대해 멕시코와 미국 간에 견해 차이가 발생함.

- 멕시코와 캐나다는 자동차의 RVC 산정 시 핵심부품이 원산지 지위를 획득하면 해당 부품에 사용된 비원산지 재료를 포함하여 핵심부품의 가치를 100% 역내산으로 인정해야 한다는 입장임.
- 반면 미국은 핵심부품에 대한 RVC 산정은 자동차의 RVC 산정에 고려될 수 없으므로 자동차의 RVC 산정 시 핵심부품이 원산지 지위를 획득하더라도 핵심부품에 사용된 비원산지 재료의 가치는 제외되어야 한다고 주장함.

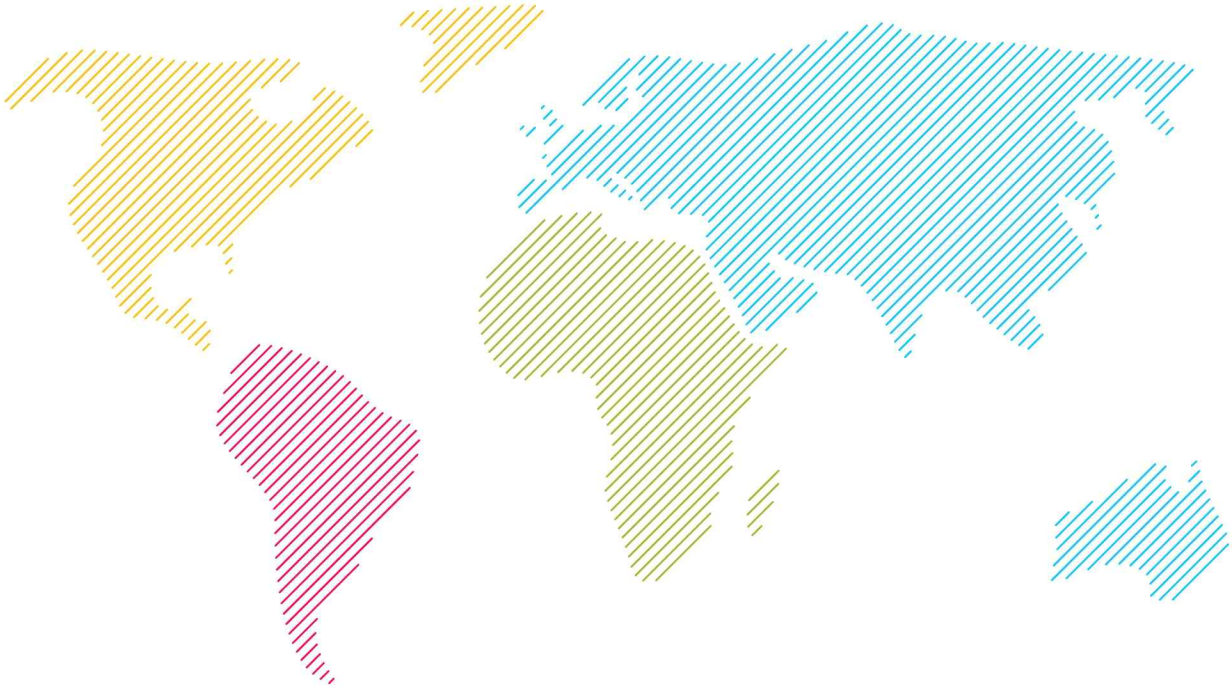
▶ '21년 8월 멕시코와 캐나다는 본 사안에 대해 미국에 공식적인 협의를 요청하였으나 합의 도출에 실패하였고, '22년 1월 패널 설치를 요청하여 '23년 1월 최종 패널보고서가 공개됨.

▶ 패널은 최종 보고서에서 미국의 원산지 규정에 대한 해석과 적용이 USMCA의 관련 규정을 위반하였다고 판결하여 멕시코와 캐나다가 승소함.

- 패널은 핵심부품이 원산지 지위를 획득하면 자동차의 RVC 계산 시 비원산지 재료를 포함하더라도 해당 핵심부품의 가치를 100% 역내산으로 인정해 주어야 한다고 판결함.
- 패널은 이에 대한 근거로 '원산지(originating)'라는 용어는 USMCA 협정 전체에서 일관되게 동일한 의미로 해석되어야 하며, 미국의 주장대로 해석하기 위해서는 조항의 적용에 대한 예외를 명시하거나 '원산지'와는 완전히 다른 용어의 사용이 필요하다고 설명함.
- 또한 패널은 미국이 자동차 관련 원산지 규정 이행 시기를 추가적으로 2년 유예받기 위해 충족해야 하는 요건을 넘어선 의무를 요구하여 관련 협정을 위반하였다고 판결함.

▶ 이번 패널 판결로 인해 미국은 USMCA의 목표와 성과가 저해될 수 있다는 우려를 나타낸 반면 자동차 제조사 및 부품업체들은 역외산 부품 조달을 보다 신축성 있게 운용할 수 있게 되었으며 USMCA 특혜관세 혜택을 받는 것이 보다 용이해질 것으로 전망됨.

- 미국은 패널 판정 결과에 따라 유연한 원산지 규정이 적용될 경우 자동차의 RVC가 상당히 부풀려지고, 캐나다와 멕시코에서 조립 공장을 운영하는 다국적 자동차 회사들은 북미산 부품의 투자와 생산 대신 제3국으로부터 주요 부품을 지속적으로 수입하게 될 것이라고 주장함.
- 캐나다와 멕시코에서 승용차 및 경형 트럭을 생산하고 판매를 위해 미국으로 수출입하는 자동차 생산업체들은 자동차의 RVC 요건을 충족하는 것이 보다 용이해짐.
- 또한 핵심부품들을 하나의 부품으로 간주할 수 있게 되어 저부가가치 핵심부품의 역외산 사용이 가능해짐에 따라 기업의 편의 증가와 생산 비용 감소가 예상됨.
- 미국은 향후 가능한 해결책을 찾기 위해 캐나다 및 멕시코와 협력할 것이라는 입장을 발표하였으나 최근 미국 내 자국 우선주의가 심화되고 있는 상황에서 향후 이행 과정에 대한 면밀한 모니터링이 필요함.



차 례

1. 분쟁 배경 및 경과

2. 핵심 쟁점 및 패널 판정
   가. 협정 이행의 유예 기간 승인 관련 쟁점 및 판정
   나. 자동차 및 핵심부품의 역내가치포함비율 관련 쟁점 및 판정

3. 전망 및 시사점

부록. 분쟁 관련 USMCA 원산지 규정의 주요 내용

참고문헌

1. 분쟁 배경 및 경과

■ USMCA 발효 전후로 자동차[1]원산지 규정의 해석과 이행에 대한 의견을 교환하는 과정에서 자동차의 역내가치포함비율(RVC: Regional Value Content) 계산 시 핵심부품에 사용된 비원산지 재료 가치의 역내산 인정 여부를 놓고 멕시코와 미국 간에 견해 차이가 발생함.[2]

- 2020년 6월 11일 캐나다 공무원이 USMCA 제4장 부속서 4-B에 대한 부록(Appendix: Provisions Related to the Product-Specific Rules of Origin for Automotive Goods, 이하 자동차 부록)에서 규정하고 있는 핵심부품의 원산지 요건과 RVC 계산 방식에[3] 대해 미국 공무원들에게 문의함.
- 미국측 해당 공무원은 적용 가능한 RVC 계산 방식에 따라 핵심부품이 원산지 지위를 획득하면 자동차의 RVC 계산 시 비원산지 재료의 가치에 해당 핵심부품에 사용된 비원산지 재료의 가치는 포함되지 않는다는 내용을 이메일로 답변함.
  - ㅇ 이는 롤업(roll-up) 조항이 적용될 수 있다는 의미로, 롤업 원칙은 (1) 비원산지 재료를 사용하여 역내에서 추가 가공을 거쳐 생산된 중간 재료가 품목별 원산지결정규정을 충족하여 원산지 지위를 획득하고, (2) 해당 재료가 최종 제품에 사용될 때 해당 재료의 생산에 사용된 비원산지 재료를 포함하여 해당 재료의 가치를 100% 역내산으로 인정해 주는 방식임.
- 그러나 2020년 7월 8일 미국 관세청(CBP)이 자동차 생산업체에 원산지 규정 이행과 관련한 질의 응답을 하면서 핵심부품의 RVC 계산과 자동차의 RVC 계산은 별도로 이루어져야 하며, 자동차의 RVC 산정 시 핵심부품의 원산지 요건에 따른 계산 결과에는 롤업 조항이 적용되지 않는다고 설명함.
- 이후 이와 관련하여 3국 간에 비공적인 협의가 진행되었으나 합의된 해석을 도출하지 못함.
  - ㅇ 멕시코와 캐나다는 핵심부품이 원산지 지위를 획득하고 해당 부품이 자동차의 생산에 사용될 경우 자동차의 RVC 산정 시 해당 부품의 생산에 사용된 비원산지 재료를 포함하여 핵심부품의 가치를 100% 역내산으로 인정해 주어야 한다고 주장함.
  - ㅇ 반면 미국은 핵심부품에 대한 RVC 산정은 자동차의 RVC 산정에 고려될 수 없으므로 자동차의 RVC 산정 시 핵심부품이 원산지 지위를 획득하더라도 핵심부품의 생산에 사용된 비원산지 재료의 가치는 제외되어야 한다고 주장함.

■ 2020년 12월 28일 미국 정부는 미국으로 수입되는 모든 자동차의 RVC 산정과 핵심부품의 RVC 산정을 분리하여 독립적으로 계산할 경우에 자동차 관련 원산지 규정의 이행 의무를 추가적으로 2년 연기해 준다는 내용을 담은 대체 단계별 준비제도(ASR: Alternative Staging Regime) 승인서를 자동차 생산업체들에 송부함.

- ASR은 자동차 부록 제8조에 따라 일정 요건을 만족한 승용차 및 경형 트럭 생산자에 대해 자동차 관련 원산지 규정[4] 이행시기를 추가적으로 2년 유예해주는 제도임.

1) 본 자료에서 자동차는 승용차 및 경형 트럭에 한함.
2) Initial written submission of the United State of America. paras. 26-35.
3) 자동차 부록 제3.8조 및 제3.9조에 따른 방법론.

- 미국은 승인서에 자동차의 RVC와 핵심부품의 RVC는 각각 독립적으로 분리하여 계산되어야 하며, 이러한 원칙은 ASR 적용을 받는 자동차를 포함하여 ASR을 신청한 자동차 생산업체에서 생산한 모든 자동차의 RVC 계산에 적용되어야 한다고 명시함.

글상자 1. 미국이 자동차 생산업체에 발급한 ASR 승인서의 분쟁 관련 주요 내용

- 귀사의 ASR 계획은 귀사가 협정 본문, USMCA 제4장(원산지 규정) 및 제6장(섬유 및 의류)의 관련 조항의 해석, 적용 및 이행에 관한 통일시행규칙(Uniform Regulations), USTR 및 CBP의 지침에 따라 자동차의 RVC를 계산할 때 자동차의 RVC 계산과 부속서 4-B의 부록 제3조 제7항의 핵심부품 요건에 대한 계산을 서로 분리하여 독립적으로 계산할 것이라는 USTR의 이해를 바탕으로 승인됨.
- 보다 구체적으로 이는 동일한 부품 또는 구성요소가 핵심부품 요건을 충족하기 위한 계산의 일부로 사용되었다는 이유만으로 (ASR 요청에 포함되는 자동차뿐만 아니라) 귀사의 모든 자동차의 RVC 계산에서 비원산지 부품 및 구성요소를 원산지 제품으로 계산하지 않을 경우 ARS 계획이 승인됨을 의미함.
- 만약 미국으로 수입 시 USMCA 특혜를 신청하는 북미산 자동차에 대한 RVC 산정 방식이 이러한 지침을 준수하지 않는다면, USTR은 귀사의 ASR 승인을 철회할 수 있으며 USTR과 자동차 상품 무역에 관한 정부간 위원회(Interagency Committee on Trade in Automotive Goods)의 심사를 위해 ASR 요청서를 다시 제출해야 함.

자료: Mexico's Courtesy Translation of its January 6, 2022 request for the establishment of a USMCA panel, para. 8.

■ 2021년 8월 본 사안에 대해 미국-멕시코-캐나다 간 공식적인 협의가 개최되었으나 합의 도출에 실패하였고 이에 멕시코와 캐나다는 2022년 1월 패널 설치를 요청하였으며 2023년 1월 패널 보고서가 공개됨.

- 2021년 8월 20일 멕시코는 △ 자동차의 RVC 계산 시 자동차 부록 제3조(승용차, 경형 트럭 및 부분품)에 따른 핵심부품의 계산 방식 적용 △ 자동차의 비원산지 재료 가치 계산 시 원산지 지위를 획득한 핵심부품에 사용된 비원산지 재료 가치의 포함(롤업 조항의 적용)[5]과 관련하여 미국의 해석과 적용에 대한 협의를 공식적으로 요청하였으며, 캐나다는 8월 26일 협의 참여 의사를 통보함.
- 합의 도출에 실패하자 2022년 1월 6일 멕시코는 ASR 승인서에 반영된 자동차 원산지 규정에 대한 미국의 해석이 △ 협정에서 규정하고 있는 원산지 상품에 관한 정의 △ 롤업 조항의 적용 △ 자동차 부록 제3조에 따라 원산지 지위를 획득한 핵심부품의 원산지 지위 인정 △ 자동차의 RVC 계산 시 자동차 부록 제3조에 따른 핵심부품의 RVC 계산 적용 △ ASR 승인 조건 등에 있어 관련 규정을 위반하였다고 주장하며 패널 설치를 요청하고, 1월 13일 캐나다는 제소국으로 분쟁 참여 의사를 통보함.

글상자 2. USMCA 자동차 원산지 규정 관련 분쟁 경과

- '21.08.20 멕시코가 미국에 협의 요청
- '21.08.26 캐나다가 협의 참여 의사 통보
- '21.09.24 협의 개최, 합의 도출 실패
- '22.01.06 멕시코가 패널 설치 요청
- '22.01.13 캐나다가 제소국으로 분쟁 참여 의사 통보

4) 자동차 부록 제2조 내지 제7조에 따른 승용차 및 경형 트럭 관련 원산지 규정을 의미함.
5) 자동차 부록 제3조와 협정 제4.5조 4항.

- '22.03.22 패널 위원 선임에 합의
- '22.12.14 최종 패널보고서 분쟁 당사국에 회람

자료: United States- Automotive Rules of Origin(USA-MEX-CAD- 2022-31-01) Final Report, paras 5~48의 내용을 바탕으로 저자 정리.

표 1. 멕시코가 제기한 미국의 USMCA 자동차 원산지 규정 관련 위반 사항

관련 조항	위반 사항
협정 제4.2조(원산지 상품) 제(b)항	미국은 비원산지 재료를 사용하여 부속서(Annex 4-B)의 품목별 원산지 결정 기준의 모든 적용 가능한 요건을 충족한 USMCA 당사국에서 생산된 승용차, 경형트럭 및 그 부분품을 원산지 상품으로 인정하지 않음.
협정 제4.5조 (역내가치포함비율) 제4항	미국은 승용차 또는 경형 트럭의 RVC 산정 시 자동차 생산에 사용된 비원산지 재료의 가치에 원산지 지위를 획득한 핵심부품 또는 슈퍼 코어 부품의 생산에 사용된 비원산지 재료의 가치가 포함된다고 주장함. 즉 롤업 조항의 적용을 인정하지 않음.
협정 제4.11조(누적) 제1항 및 제2항	미국은 제4.2조(원산지 상품)과 제4장(원산지 규정)의 기타 적용 가능한 요건을 충족하여 USMCA 영역에서 생산된 승용차 및 경형 트럭을 원산지 상품으로 인정하지 않고, USMCA에 규정된 산정 방법을 사용하여 RVC 요건을 만족한 핵심부품과 슈퍼 코어 부품이 승용차 또는 경형 트럭의 생산에 재료로 사용될 때 해당 부품에 대해서도 원산지 지위를 부여하지 않음.
부속서 4-B의 부록 제3조(승용차, 경형 트럭 및 그 부분품) 제7항 내지 제9항	미국은 승용차 또는 경형 트럭의 RVC 산정 시 부록 제3조 제2항의 RVC 요건을 만족한 핵심부품에 대해 원산지 지위를 부여하지 않음.
부속서 4-B의 부록 제3조(승용차, 경형 트럭 및 그 부분품) 제8항	미국은 승용차 또는 경형 트럭의 RVC 산정 시 자동차 생산자들이 자동차 생산에 사용된 핵심부품에 대해 부속서 4-B의 부록 제3조 제8항 제(b)호에서 규정하고 있는 계산 방법을 사용하지 못하도록 함.
부속서 4-B의 부록 제3조(승용차, 경형 트럭 및 그 부분품) 제9항	승용차 또는 경형 트럭의 RVC 산정 시 자동차 생산자들이 자동차 생산에 사용된 핵심부품에 부속서 4-B의 부록 제3조 제9항 제(a)호와 제(b)호에서 규정하고 있는 계산 방식 중 하나를 사용하지 못하도록 함.
협정 제5.16조 (통일시행규칙) 제6항	미국은 자동차 및 경형 트럭의 RVC 산정 시 통일시행규칙 제14부에서 규정하고 있는 원산지 지위를 획득한 핵심부품에 롤업 원칙의 적용을 인정하지 않음.
부속서 4-B의 부록 제8조(전환 기간) 제1항 내지 제3항 및 통일시행규칙 제19부 (2), 제19부 (4)	미국은 ASR 제도의 승인 및 ASR 제도에 적용을 받는 자동차의 원산지 지위 획득을 조건으로 자동차 생산자들에 잘못된 해석을 적용하도록 요구함.

자료: Mexico's Courtesy Translation of its January 6, 2022 request for the establishment of a USMCA panel, para.16.

2. 핵심 쟁점 및 패널 판정[6)]

가. 협정 이행의 유예 기간 승인 관련 쟁점 및 판정[7)]

6) 분쟁 관련 USMCA 원산지 규정의 주요 내용은 부록 참고.

■ 미국이 ASR 승인을 위해 ASR 대상 차량을 포함하여 해당 자동차 생산업체에서 생산되는 모든 차량에 대해 핵심부품의 RVC와 자동차의 RVC가 각각 개별적이고 독립적으로 계산되어야 한다고 요구하는 것에 대해 멕시코와 캐나다는 협정 위반 사항이라고 주장함. [8]

- 멕시코와 캐나다는 사실상 미국이 ASR 승인을 조건으로 ASR에 포함되지 않은 자동차의 RCV 계산 방식까지도 자동차 부록 제8조에서 명시하고 있는 요건이 아닌 사항을 자동차 생산업체들에 준수하도록 요구하여 제8조를 위반하였다고 주장함.
- 또한 ASR 적용 대상 자동차에 대해서도 ASR 승인을 위한 요건을 열거적으로 규정하고 있는 자동차 부록 제8조 제2항 및 제3항, 통일시행규칙 19(4)를 넘어선 추가적인 요건을 부여하고 있어 관련 법을 위반하였다고 지적함.

■ 반면 미국은 ASR 승인 요건으로 협정문에서 명시하고 있는 요건이 열거적 규정[9]이 아니며 협정에서 규정하고 있는 것 이상의 요건을 자동차 생산자들에게 요구하고 있지 않다고 주장함.[10]

- 미국은 제8조 제2항이 ASR 승인을 위해 부과할 수 있는 요건을 열거적으로 규정하고 있는 것이 아니며 멕시코와 캐나다가 협정 당사국의 추가적인 요건 부과를 금지한다는 어떠한 문언적 근거(textual support)도 제시하지 못했다고 반박함.

■ 패널은 ASR 승인을 위한 요건이 열거적이며 미국이 ASR 승인을 전제로 협정에서 규정하고 있는 요건을 넘어선 의무를 요구하고 있다고 판단함.[11]

- 패널은 미국이 ASR 승인서에서 자동차 부록 제8조에서 열거하고 있는 요건을 넘어선 의무를 ASR 신청 제조자들에게 부과했는지와 법적인 측면에서 이러한 의무가 협정과 일치했는가에 대해 검토함.
- 패널은 미국의 ASR 승인서 내 표현이 사실상 ASR 신청 자동차 생산자들에게 적용 대상 차량이 원산지 상품으로 인정되기 위해 충족해야 하는 자동차 부록 제3조 제8항과 통일시행규칙에 명시된 요건 이상의 의무를 부과하고 있다고 판단함.
  - o 미국도 승인서에서 ASR 신청 자동차 생산자가 미국으로 수입되는 모든 차량에 대해 미국의 지침을 따르지 않을 경우 미국 정부가 ASR 승인을 철회할 '재량(discretion)'을 보유하고 있다고 명시한 것을 인정함.
- 패널은 법적인 측면에서 자동차 부록 제8조 제2항과 통일시행규칙 19(4)의 조항을 미국의 주장과 달리 열거적 규정으로 판단함.
  - o 패널은 제8조 제2항의 요건 목록이 대체적으로 자동차 및 트럭과 관련된 4가지 주요 원산지 규정(자동차 또는 트럭의 RVC, 상품의 RVC, 철강 및 알루미늄 요건, 노동가치비율 요건)을 따르고 있으며, 보다 광범위한 맥락에서

7) 자동차 부록 제8조 관련 쟁점 및 판정.
8) United States- Automotive Rules of Origin(USA-MEX-CAD- 2022-31-01) Final Report, paras. 83-88.
9) 열거적 규정은 예시적 규정과 대비되는 개념으로 열거적 규정일 경우 협정에서 나열하고 있는 요건 외에 다른 요건은 포함될 수 없으나 예시적 규정일 경우에는 협정에서 나열하고 있는 요건 외에 다른 요건도 포함될 수 있음.
10) United States- Automotive Rules of Origin(USA-MEX-CAD- 2022-31-01) Final Report, para. 89.
11) *Ibid*, paras. 91-97.

봤을 때 제8조 제2항의 목록이 열거적 규정이라고 판단함.

o 또한 통일시행규칙 19(4)가 자동차 부록 제8조 제1항 및 제2항의 문구를 통합하여 ASR 대상 차량이 제8조 제2항에서 제시하고 있는 4가지 요건을 충족한다면 원산지 상품으로 인정된다고 명시하고 있는 맥락에 비추어 볼 때, 통일시행규칙 19(4)가 제8조 제2항의 목록이 ASR 신청 생산자에 대해 당사국이 요구할 수 있는 조건에 대한 열거적 규정으로 의도한 것임을 더욱 분명히 해준다고 지적함.

- 패널은 미국이 자동차 부록 제8조 제2항과 통일시행규칙 19(4)에서 열거한 요건 외에 추가적인 요건을 ASR 승인의 조건으로 두어 자동차 부록 제8조를 위반하였다고 판결함.

나. 자동차 및 핵심부품의 역내가치포함비율 산정 관련 쟁점 및 판정[12)]

1) 멕시코 및 캐나다의 주장에 대한 판정

■ 본 분쟁의 핵심 사안으로 협정 제4.5조(역내가치포함비율)과 자동차 부록 제3조(승용차, 경형 트럭 및 그 부분품)에 대한 원산지 규정의 해석 차이로 미국과 멕시코, 캐나다 간에 핵심부품의 RVC 계산과 자동차 RVC 계산의 관계에 대해 상반된 시각을 보임.

- 즉 자동차의 RVC 산정 시 자동차 부록 제3조 제8항 및 제9항에 따라 원산지 지위를 획득한 핵심부품에 포함된 비원산지 재료에 대해 롤업 조항(협정 제4.5조 제4항)을 적용할 수 있는지가 핵심 쟁점 사항임.
- 예컨대 RVC 75% 및 다른 원산지 규정 요건을 충족하여 원산지 지위를 획득한 자동차 엔진의 가치가 200이라고 가정하면 이 중 25%에 해당하는 비원산지 재료의 가치는 50임. 자동차의 RVC 계산 시 롤업 조항이 적용되면 엔진의 생산에 사용된 비원산지 재료의 가치 50을 포함하여 엔진의 가치 200 전체를 원산지 재료로 계산할 수 있음.
- 자동차 부록 제3조 제8항 및 제9항은 부표 A.2에 나열된 핵심부품의 비원산지 재료의 가치를 계산하기 위한 추가적인 계산 방법으로 자동차 생산업체가 4가지 방법 중 하나를 선택할 수 있음.
  - o 제8항의 (a)는 일반적인 RVC 산정 방식인 반면 제8항 (b), 제9항 (a), (b)는 부표 A.2에만 적용되는 특별한 RVC 산정 방식이라고 할 수 있음.

표 2. 자동차 부록 제3조의 주요 내용

구분	주요 내용
제1항	승용차 및 경형 트럭의 RVC 요건 : 협정 발효 후 3년까지 순원가법 기준 RVC 75% 충족
제2항	부표 A.1의 승용차 및 경형 트럭에 사용된 핵심부품의 RVC 요건 : 협정 발효 후 3년까지 순원가법 기준 RVC 75%, 거래가격법 기준 RVC 85% 충족
제3항	승용차 및 경형 트럭에 사용된 부표 A.1의 핵심부품은 제2항의 RVC 요건을 충족할 경우에만 원산지 지위를 획득함.

12) 협정 제4.5조와 자동차 부록 제3조 관련 분쟁 및 판결.

구분	주요 내용
제4항	부표 B. 승용차 및 경형 트럭에 사용된 주요 부품의 RVC 요건 : 협정 발효 후 3년까지 순원가법 기준 RVC 70%, 거래가격법 기준 RVC 80% 충족
제5항	부표 C. 승용차 및 경형 트럭에 사용된 보조 부품의 RVC 요건 : 협정 발효 후 3년까지 순원가법 기준 RVC 65%, 거래가격법 기준 RVC 75% 충족
제6항	제1항~제5항의 RVC 계산을 위해 협정 제4.5조, 제4.6조, 제4.7조, 제4.8조 및 제5조를 적용
제7항	승용차 및 경형 트럭에 사용된 부표 A.2의 1열 핵심부품이 원산지 지위를 획득한 경우에 승용차 및 경형 트럭도 원산지 상품으로 인정받으며, 해당 부품은 제2항의 RVC 요건을 만족할 경우에 원산지 지위를 획득함.
제8항	부표 A.2의 1열 핵심부품의 비원산지 재료의 가치 산정 방법(옵션1) (a) 1열의 생산에 사용된 모든 비원산지 재료의 가치 (b) 2열에 나열된 구성 요소 중 1열의 생산에 사용된 비원산지 구성 요소의 가치
제9항	부표 A.2의 1열 핵심부품의 비원산지 재료의 가치 산정 방법(옵션2) 1열의 모든 부품을 단일 부품 즉 슈퍼코어 부품(super core part)으로 간주 (a) 제1열에 나열된 부품의 생산에 사용된 비원산지 재료의 합 (b) 제1열에 나열된 부품의 생산에 사용된 2열의 비원산지 구성요소의 합
제10항	부표 A.2에 나열된 첨단 기술 차량의 부분품에 대한 추가적인 설명이나 변경, 기술 발전에 따른 부표 A.2의 변경 논의가 가능함.

자료: USMCA 자동차 부록 제3조의 내용을 바탕으로 저자 정리.

■ **멕시코와 캐나다는 적용 가능한 방법에 따라 원산지 지위를 획득한 핵심부품이 자동차 생산에 사용될 때에도 롤업 조항을 적용하여 핵심부품의 가치를 100% 역내산으로 인정해 주어야 한다고 주장함.**[13]

- 멕시코는 자동차 부록 제3조 제7항 내지 제9항의 핵심부품에 대한 RVC 산정 방식은 자동차의 RVC 결정 시에도 사용될 수 있다고 주장함.
  - o 즉 자동차 부록 제3조 제7항 내지 제9항에 따라 해당 핵심부품이 원산지 지위를 획득하여 자동차의 생산에 사용될 때, 자동차의 RVC 계산 시 협정 제4.5조 제4항의 롤업 조항을 적용하여 핵심부품에 사용된 비원산지 재료의 가치를 포함하여 해당 핵심부품의 가치를 100% 역내산으로 인정해 주어야 한다는 것임.
- 캐나다도 자동차 생산자는 자동차 부록 제3조 제8항 및 제9항에 따라 핵심부품의 비원산지 재료를 계산하고 이러한 계산에 근거하여 자동차의 RVC를 결정할 수 있는 선택권을 갖고 있으며, 해당 부품이 원산지 지위를 획득하면 자동차의 RVC 계산 시 협정문 제4.5조 제4항에 따라 핵심부품에 포함된 비원산지 재료를 포함하여 핵심부품의 가치를 100% 역내산으로 인정해 주어야 한다고 주장함.
  - o 캐나다는 협정문 제4.5조 제4항은 일반적으로 적용되는 조항으로 핵심부품 또는 자동차가 제4.5조 제4항의 적용에서 제외된다(carve out)는 문안이 없다고 지적함.
  - o 또한 자동차 부록 제3조 제6항은 명확하게 핵심부품과 자동차의 RVC 계산에 협정 제4.5조가 적용되며, 제3조 제8항에서도 제4.5조 역내부가가치 계산의 목적상[14]이라고 명시하고 있고 제3조 제9항이 '제3조 제8항을 참

13) *Ibid*, paras. 103-110.
14) 자동차 부록 제3조 제8항에서는 "Each Party shall provide that for the purposes of calculating the regional value content under Article 4.5 (Regional Value Content) for a part under Column 1 of Table A.2 of this Appendix, , the value of non-originating materials (VNM) is, at the vehicle producer's option:"이라고 명시하고 있음.

조'[15]하고 있다는 사실을 지적함.

- ㅇ 캐나다는 자동차 부록 제3조 제7항이 적용 가능한 RVC 요건을 만족한 핵심부품은 '원산지(originating)'지위를 획득한다고 명확하게 규정하고 있으며, 자동차에 조립되는 해당 원산지 부품은 협정 제4.5조 제4항의 의미에서 '제품의 생산에 연속적으로 사용되는 원산지 재료(originating materials)'가 되므로 자동차의 RVC 계산 시 롤업이 적용된다고 설명함.
- ㅇ 캐나다는 자동차 부록 제3조 제7항의 '원산지(originating)' 용어의 사용이 결정적인 것으로 제3조 제7항의 '원산지(originating)'와 협정 제4.5조 제4항의 '원산지 재료(originating materials)'의 '원산지(originating)'와 다른 의미를 갖고 있다고 판단할 근거가 없다고 주장함.

■ **반면 미국은 핵심부품의 RVC 계산과 자동차의 RVC 계산 간에는 관련이 없으며, 독립된 별도의 방법으로 원산지 지위를 획득한 핵심부품은 자동차의 RVC 계산 시 100% 역내산으로 인정해 줄 수 없다고 반박함.**[16]

- 미국은 자동차 부록 제3조는 자동차가 만족해야 하는 두 가지 요건으로 (1) 자동차의 RVC 요건과 (2) 핵심부품의 원산지 요건을 규정하고 있으며, 핵심부품의 원산지 요건은 자동차의 RVC 요건과는 독립적으로 적용되는 별도의 의무라고 주장함.
- 이러한 주장에 대한 근거로 미국은 자동차의 RVC 요건(자동차 부록 제3조 제1항 내지 제6조)과 핵심부품의 원산지 요건에 관한 조항(제3조 제7항 내지 제10항)사이에 분절(bifurcation)이 존재한다고 설명함.
  - ㅇ 미국은 자동차의 RVC는 제3조 제1항 내지 제6항에 따라서 계산되고, 자동차의 RVC 계산에 사용되는 핵심부품의 RVC는 제3조 제8항 또는 제9항이 아닌 제3조 제2항을 따라야 하며 제3조 제6항에 의해 협정 제4.5조의 RVC에 관한 표준 방법(standard rules)이 적용된다고 주장함.
  - ㅇ 즉 미국은 제3조 제6항의 내용과 위치를 비추어 볼 때, 제3조 제1항 내지 제5항의 자동차의 RVC 계산에 사용되는 표준 방법과 제3조 7항 내지 제9항에 포함된 핵심부품의 원산지 요건 및 계산이 구분되어야 한다고 보았음.
  - ㅇ 따라서 자동차 부록 제3조 제8항과 제9항에 따른 RVC 계산 방법들은 별도의 핵심부품에 대한 '원산지 요건(origination requirement)'이기 때문에 핵심부품의 RVC 계산으로 제한되어야 한다고 주장함.

■ **패널은 협정문의 본문이나 맥락에서 특정 조항의 적용을 위해서 명시적인 표현이 반드시 필요하다고 규정한 부분을 찾을 수 없기 때문에 롤업 조항의 적용 범위에도 제한이 없다고 판단함.**[17]

- 패널은 자동차 부록 제3조 제7항이 동 조항에 따라 산정된 핵심부품의 RVC 계산 결과를 제3조 제1항에 따른 자동차의 RVC 계산에 사용할 수 있는지 여부에 대해서 명시하지 않고 있으며, 마찬가지로 제3조 제8항과 제9항에서도 이에 대해 언급하지 않고 있다고 지적함.
- 이러한 점을 고려하여 패널은 협정 제4.5조 제4항의 적용 범위에 대해 협정에서 제한을 두고 있지 않다고 보았는데, 이는 자동차 부록 제3조에서 규정한 상품에 대해 협정 제4.5조 제4항을 적용하기 위해 제3조에서 동 조항에 대한 문안을 반복해야 할 필요도 없으며 제3조 제7항 내지 제9항의 핵심부품이 동 조항의 적용에서

15) 자동차 부록 제3조 제9항에서는 "Further to paragraph 8, each Party shall provide that the regional value content may also be calculated, at the producer's option, for all parts under Column 1 of Table A.2 of this Appendix as a single part,"라고 명시하고 있음.
16) *Ibid*, paras. 111-113.
17) *Ibid*, paras. 141-145.

제외된다는 별도의 규정(carve-out)도 존재하지 않기 때문임.

- 패널은 자동차 부록 제3조 제7항 내지 제9항에서 규정하고 있는 비원산지 재료에 대한 계산 방법은 핵심부품의 RVC 결정을 위한 수단으로 핵심부품의 RVC는 자동차 RVC의 요소(input)로 협정에서 그 이상을 요구하고 있지 않다고 보았음.

■ 이러한 해석을 뒷받침하는 핵심 단어는 '원산지(originating)'로 패널은 자동차 부록 제3조 전체에 사용되고 있는 '원산지'와 USMCA 협정 전체에서 사용하고 있는 '원산지'의 의미를 달리 해석해야 할 이유가 없으며 협정 전체에서 일관되게 동일한 의미로 해석되어야 한다고 설명함.[18]

- 패널은 협정 제1장(최초규정 및 일반적 정의)의 제5조(일반적 정의)에서 '원산지(originating)'는 '제4장(원산지 규정) 또는 제6장(섬유 및 의류 제품)에서 제시하고 있는 원산지 규정에 따라 원산지 자격을 갖춘 것'을 의미하는 것에 주목함.
- 또한 협정문 제4.1조의 '원산지 상품(originating good)' 또는 '원산지 재료(originating material)'는 이 협정에 따라 원산지 자격을 갖춘 상품 또는 재료로 정의함.
- 멕시코와 캐나다는 '원산지'라는 용어의 일관된 적용과 협정에서 정의된 용어로서 그 지위를 강조하며, 자동차 부록 제3조 제7항에서 사용되는 원산지에 대해 또 다른 의미가 없다고 주장함.
- 반면 미국은 '원산지'의 의미가 그것이 사용되는 문맥에 달려 있는데, 여기서의 문맥에서는 별도의 독립적인 핵심부품의 '원산지 요건(originating requirement)'이라고 해석함.
- 패널은 멕시코와 캐나다의 주장과 동일하게 자동차 부록 제3조 전체에서 사용되는 '원산지'라는 용어에 다른 의미를 부여할 이유가 없으며, 조항의 다른 부분에서 해당 용어가 사용된 문맥을 살펴보아도 달리 해석해야 할 이유가 없다고 판단함.

■ 요약하면 패널은 핵심부품이 자동차 부록 제3조 제7항 내지 제9항을 충족하여 원산지 지위를 획득하면 원산지 재료에 해당되어 자동차의 RVC 계산 시 협정 제4.5조 제4항의 롤업 조항이 적용될 수 있으며, 이와 반대되는 결론을 내리려면 조항의 적용에 대한 예외를 명시(express exemption)하거나 '원산지'와는 완전히 다른 용어의 사용이 필요하다고 판결함.[19]

2) 미국의 추가 주장에 대한 패널 판정

■ [미국의 추가 주장과 근거] 미국은 자동차 부록 제3조의 자동차 및 부품의 RVC 계산, 별도의 핵심부품에 대한 RVC 계산 간에는 명확한 구분이 있다고 주장하며 그러한 근거로 3가지를 제시함.[20]

18) *Ibid*, paras. 146-149.
19) *Ibid*, para. 150.
20) *Ibid*, paras. 152-153.

- [근거 1] 자동차 부록 제3조는 (1) 제3조 제1항 내지 제6항의 자동차 및 부품과 관련된 RVC 요건(제1항 내지 제5항)과 이에 대한 계산 원칙(제6항), (2) 제3조 제7항 내지 제9항의 별도의 핵심부품에 대한 원산지 요건(origination requirement)으로 분절되어(bifurcated) 있음.
- [근거 2] 자동차 부록 제3조 제9항의 마지막 문장은 제3조 제8항과 제9항의 방법이 제3조 제7항에서 제시하고 있는 핵심부품의 원산지 요건을 충족하기 위한 목적으로만 적용됨을 시사함.
- [근거 3] 핵심부품에 대해 부표 A.1과 부표 A.2 두 개의 표가 존재하는 것은 각 표가 서로 다른 목적을 갖고 있다는 것을 입증하는 것으로 부표 A.1은 제3조 제3항에 대한 핵심부품의 계산을 위해서, 부표 A.2는 제3조 제7항에 대한 것임. 따라서 이러한 두 개의 별도 표는 제3조 제7항이 제3조 제1항 내지 제6항과는 별개라는 개념을 뒷받침함.

■ **[근거1에 대한 판정] 패널은 자동차 부록 제3조 제6항이 제3조를 분절하여 제3조 제7항 내지 제9항을 '독립적인 원산지 요건(self-standing origination requirement)'이 되도록 구분해준다고 판단하지 않았음.**[21]

- 패널은 제3조 제6항에서 '제3조 제1항 내지 제5항의 RVC 계산을 하기 위한 목적으로 협정 제4.5조를 적용한다'라고 명확히 규정하고 있으나, 제3조 제7항 내지 제9항에 따른 RVC 계산에 대해서는 협정 제4.5조의 적용에 대한 언급이 없다는 것은 인정함.
- 그러나 이것이 제3조 제7항 내지 제9항에 따른 핵심부품의 RVC 결정에서 협정 제4.5조 제4항을 적용할 수 없다는 것을 의미한다고 확신할 수 없으며, 특히 제3조 제9항과 연계되어 있는 제3조 제8항에서는 '협정문 제4.5조에 따른 RVC 계산 목적상[22]'을 언급하고 있다는 점을 강조함.
- 또한 패널은 제3조 제6항이 제3조를 분절한다는 미국의 구조적인 주장에 대해서도 동의하지 않았는데, 이는 제3조 제7항 내지 제9항이 제3조 및 제4.5조 제4항을 포함하여 다른 조항들을 참조하고 있기 때문이라고 설명함.
  - ㅇ 이는 자동차 생산자가 제3조 제8항 및 제9항을 활용하려면 반드시 협정 제4.5조를 활용해야 하므로 핵심부품의 원산지 요건이 독립적으로 존재할 수 없기 때문임.
  - ㅇ 즉 제3조 제8항 및 제9항에 명시된 비원산지 재료의 계산은 RVC와 관련되어 협정 제4.5조 제2항 및 제3항에서 제시하고 있는 정의와 지침 없이는 아무 소용이 없기 때문에 자동차 생산자가 자동차의 RVC 계산 시 제3조 제8항 및 제9항에 따라 원산지 지위를 획득한 핵심부품에 대해 협정 제4.5조 제4항을 활용하지 못한다고 볼 근거가 없다고 판단함.

■ **[근거2에 대한 판정] 패널은 자동차 부록 제3조 제9항의 마지막 문장이 동 조항에 따른 핵심부품의 RVC 계산 결과가 자동차의 RVC 계산에 사용될 수 없으며 별도의 독립된 핵심부품의 원산지 요건으로만 제한된다는 것을 입증하지 못한다고 판단함.**[23]

21) *Ibid,* paras. 161-166.
22) for the purpose of calculating the regional value content under Article 4.5(Regional Value Content).
23) *Ibid,* paras. 171-176.

- 패널은 제3조 제9항의 마지막 문장은 핵심 부품이 제3조 제7항의 요건을 충족할 수 있는 방법을 제시하고 있다는 것에는 동의하나 문제는 이 문장으로 인해 제3조 제9항에 따른 계산이 제3조 제7항의 요건에만 제한되는지 여부라고 보았음.[24)]
- 패널은 제3조 제7항과 마찬가지로 제3조 제9항도 슈퍼 코어 부품의 RVC 계산이 자동차의 RVC 계산에 사용될 수 있는지에 대해서 명시하지 않고 있음을 지적함.
- 제3조 제9항의 마지막 문장은 제3조 제7항이 독립적인 핵심부품의 원산지 요건(self-standing core parts originating requirement)을 구성하고 있다는 미국의 주장을 어느 정도 뒷받침하고 있으나, 이 문장이 제3조 제9항에만 적용되고 제3조 제8항의 방법론에 대해서는 다루고 있지 않기 때문에 미국의 주장을 제한적으로만 뒷받침한다고 지적함.
- 또한 패널은 제3조 제8항에는 이와 유사한 문장이 없는데, 만약 제3조 제9항이 자동차의 RVC 계산 시 동 조항에 따른 계산 결과의 사용을 금지한다면 제3조 제8항에 따른 계산 결과는 자동차의 RVC 계산에 사용할 수 있다는 것을 의미하는 것이고 이는 미국이 설명하지 못하는 또 다른 측면이라고 언급함.

■ **[근거3에 대한 판정] 패널은 두 개 표의 서로 다른 유용성의 차이와 부표 A.2의 제목 등을 고려한다면 핵심부품에 대한 표 두 개의 존재로 인해 자동차 부록 제3조가 2개의 개별 요건으로 구분된다는 것을 입증하지 못한다고 판단함.[25)]**

- 두 개의 부표는 각각 명확한 목적을 갖고 있는데, 부표 A.1은 핵심부품의 HS와 관련된 목록이며 부표 A.2는 핵심부품의 구성 요소와 관련된 목록임.
- 패널은 이러한 표가 가지는 유용성의 차이를 고려한다면 "비록 다르게 구성한(albeit organized differently)" 핵심부품을 포함한 두 개의 개별적인 표가 존재한다는 사실만으로 미국의 해석에 신빙성을 부여한다고 보지 않음.
- 마찬가지로 패널은 자동차 부록 제3조 제2항 및 제3항이 부표 A.1을 참조하고, 제3조 제7항이 부표 A.2를 참조하고 있다고 해서 미국의 해석이 캐나다 및 멕시코의 해석보다 더 타당하고 판단하지 않았음.
  - o 즉 패널은 제3조 제7항이 자동차 생산자가 충족해야 할 요건을 제시하고 제3조 제7항에 따라 핵심부품의 원산지를 결정할 경우 부표 A.2를 의존(reliance)해야 한다는 점에는 이의를 제기하지 않았음.
  - o 그러나 부표 A.1과 별도의 표에 이러한 정보를 배치하고 재구성한 방법이 협정 당사국들이 제3조 제7항을 충족시키기 위한 목적만으로 독립적인 핵심부품의 RVC 계산을 의도했다는 주장은 설득력이 없다고 판단함.
- 또한 패널은 '제3조에 따른 승용차 및 경형 트럭의 원산지 결정을 위한 부품 및 구성 요소[26)]'라는 부표 A.2의 제목은 부표 A.2가 제3조 제7항 내지 제9항에만 적용되는 것이 아닌 제3조 전체와 관련이 있다는 것을 의미한다는 제소국의 의견에도 동의함.

---

24) 제3.7조의 마지막 문장은 "If this regional value content meets the required threshold under paragraph 2, then each Party shall provide that all parts under Table A.2 of this Appendix are originating and the passenger vehicle or light truck will be considered to have met the requirement under paragraph 7."로 미국은 "this regional value content"에서 "this"가 "단일 부품(single part)"의 RVC를 의미하며, "제7항에 따른 요건을 충족했다(have met the requirement under paragraph 7)"라는 문구가 해당 조항의 범위를 제3조 제7항에 따른 핵심부품의 RVC 계산으로 제한한다고 주장함(*Ibid*, paras. 167-168).

25) *Ibid*, paras. 180-186.

26) Parts and components for determining the origin of passenger vehicles and light trucks under Article 3.

3) 보충적 해석 수단에 대한 패널 판정

■ 패널은 협상 기간 및 협정 서명 전후로 미국 공무원들이 자동차 업계 대표들과 캐나다 협상 대표에게 취한 입장이 동일하다는 점도 중요하게 보았는데, 이는 당시 미국이 멕시코와 캐나다가 제기한 해석을 협정에 대한 적절한 해석으로 공유했다는 사실을 나타낸다고 보았음.[27]

- 패널은 캐나다와 멕시코가 제출한 자료 중 2020년 6월 12일 미국 수석 협상 대표가 캐나다 수석 대표에게 보낸 이메일은 교섭 담당자 간에 이루어진 문건으로 통일시행규칙에 대한 협상이 마무리된 2020년 6월 3일 이후에 이루어진 시기와 맥락을 고려하면 유효한 보충적 수단에 해당된다고 판단함.
- 해당 이메일에는 미국이 자동차 부록 제3조 제7항에 대한 멕시코와 캐나다의 접근법을 공유하고 있으며, 패널에게 제출된 기록 중 어떠한 것도 미국이 협정 발효 후 상반된 견해를 취하기 전까지 미국 협상 대표가 이메일 교환에서 설명한 해석과 모순되는 것이 없다고 보았음.
- 또한 패널은 본 이메일에서 미국 수석 대표가 취한 입장이 협상이 진행 중인 2018년과 2019년에 미국 공무원들이 자동차 업계 대표들에게 반복적으로 취한 입장과 동일하다는 점도 중요하게 보았음.
- 패널은 이를 종합적으로 고려해 봤을 때 협정 발효 전에 미국이 본 분쟁에서 캐나다와 멕시코가 주장하고 있는 협정에 대한 해석을 공유했었다는 것을 시사한다고 지적함.

■ 이에 패널은 미국이 (1) 자동차 부록 제8조, (2) 협정문 제4.5조 및 자동차 부록 3조를 위반하였다고 결론을 내리고, 소송경제(judicial economy)를 이유로 멕시코와 캐나다의 추가적인 주장을 검토할 필요가 없다고 판단함.[28]

3. 전망 및 시사점

■ 자동차 산업의 중요성과 NAFTA 재협상의 배경과 목표, USMCA 원산지 규정 강화로 인한 기대 효과 등을 고려했을 때 미국의 입장에서 이번 패널 판정 결과의 의미와 영향은 시사하는 바가 큼.

- 자동차 및 부품 산업은 미국 GDP의 3%를 차지하고 제조업 중 가장 많은 생산과 고용을 담당하고 있으며 전후방 산업에 미치는 파급효과가 크다는 점에서 미국 경제의 핵심 분야라고 할 수 있음.[29]
- 트럼프 대통령은 NAFTA로 인해 발생한 미국 내 제조업의 일자리 감소와 임금 상승 억제, 무역 적자 심화 문제 등을 이유로 NAFTA를 최악의 협정으로 평가하였으며, 재협상 과정에서 자연스럽게 자동차의 원산지 규정 개정은 핵심 쟁점으로 부상하였음.
- 미국은 원산지 규정 강화를 통해 멕시코산 및 역외산 자동차 부품의 높은 수입의존도를 해결하고 미국산 자동

27) *Ibid* paras. 195-199.
28) *Ibid*, para. 202.
29) AAPC(2020), p. 7.

차 및 부품에 대한 생산과 투자 확대 촉진을 USMCA 협상 목표로 정함.

- 북미지역의 자동차 주요 소재 및 부품의 수입 비중을 살펴보면 캐나다와 멕시코의 경우 미국산 소재 및 부품의 비중이 전체 수입에서 각각 60.5%, 54.0%로 높은 편임.
- 그러나 다국적 자동차 제조업체들이 상당수 진출해 있는 미국은 역외산 소재 및 부품의 비중이 58.6%에 달함.
- 특히 승용차 및 경형 트럭의 핵심 부품의 경우 멕시코의 저렴한 인건비와 생산 기반 확대로 멕시코산 핵심부품의 대미 수출이 증가 추세를 보였는데, 2014년 208.8억 달러(수입 비중 29.7%)에서 2019년 321.9(수입 비중 34.8%)억 달러로 54.2% 증가함.[30]

표 3. 미국, 캐나다 및 멕시코의 자동차 소재·부품 관련 주요 수입국 현황

(단위: 백만 달러, %)

순위	미국			캐나다			멕시코		
	수입국	금액	비중	수입국	금액	비중	수입국	금액	비중
1	멕시코	66,753	29.6	미국	32,546	60.5	미국	42,928	54.0
2	중국	31,045	13.8	멕시코	5,969	11.1	중국	9,815	12.4
3	캐나다	26,533	11.8	중국	4,267	7.9	독일	5,455	6.9
4	일본	21,029	9.3	일본	2,151	4.0	일본	5,299	6.7
5	독일	17,027	7.5	독일	1,627	3.0	한국	3,376	4.2
6	한국	11,092	4.9	한국	731	1.4	캐나다	2,432	3.1
	역내국	93,286	41.4	역내국	38,515	71.6	역내국	45,360	57.1
	역외국	132,043	58.6	역외국	15,277	28.4	역외국	34,080	42.9

주 1) USMCA 부속서 상 승용차 및 경형트럭의 핵심부품(표 A.1, A.2), 주요부품(표 A.2), 보조부품(표 C), USCBP의 USMCA 임시이행지침 부속서 상 철강, 알루미늄(표 A.1) 및 핵심부품(표 A.2), HS 코드 6단위 기준 2019년 수입액 및 대세계 수입 비중임.
2) 역외국 금액은 역내국의 금액과 비중을 활용하여 저자 계산.

자료: 설송이, 김경화(2020), p. 10.

- 미국은 USMCA의 주요 성과로 원산지 규정 강화를 통해 국가간 임금 격차 해소 및 미국 내 양질의 일자리 제공, 미국 내 자동차 및 부품 생산 확대, 미국산 부품의 사용 증가로 인한 공급망 전환, R&D 투자 장려 등의 긍정적인 효과가 발생할 것이라고 평가함.
  - USTR은 USMCA의 자동차 분야 원산지 규정 강화로 인해 5년 동안 △ 340억 달러의 신규 투자 △ 매년 230억 달러의 미국산 자동차 부품 신규 구매 △ 76,000개 이상의 고용이 창출될 것이라고 추정함.[31]
- 미국은 변론 과정에서 캐나다와 멕시코의 해석처럼 유연한 원산지 규정이 적용될 경우 자동차의 RVC가 상당히 부풀려지고, 캐나다와 멕시코에 조립 공장을 운영하는 다국적 자동차 회사들은 북미산 부품의 투자와 생산 대신 제3국(중국, 일본, 독일, 한국 등)으로부터 중요한 부품을 지속적으로 수입하게 될 것이라고 주장함.[32]
  - 멕시코와 캐나다의 해석을 적용할 경우 미 국제무역위원회(International Trade Commission)는 북미산 부품의 가치포함비율이 8~33%까지 낮아지는 것으로 추정하였으며, 한 자동차 제조사는 북미산 재료의 가치포함비율이 약 10% 정도 낮아지고 이를 2021년 캐나다와 멕시코에서 미국으로 수출된 자동차의 금액(700억 달러 초과)에 적용하면 약 70억 달러 이상의 북미산 부품 사용이 감소하는 것으로 분석함.[33]

30) 설송이, 김경화(2020), p. 12, p. 20.
31) USTR(2019), p. 2.
32) Opening Statement of the United States of America, para.13, para. 36.
33) Initial Written Submission of the United State of America, para. 15.

■ 반면 자동차 제조사 및 부품업체는 이번 패널 판정 결과에 대해 전반적으로 긍정적인 반응을 보였으며, 캐나다와 멕시코에서 승용차 및 경형 트럭을 생산하고 판매를 위해 미국으로 수출입하는 자동차 생산업체들은 USMCA 특혜관세 혜택을 받는 것이 보다 용이해질 것으로 전망됨.

- 미상공회의소, 수입 자동차 협회(Auto Drive America), 포드, GM 등의 주요 자동차 제조사들은 이번 패널 판결로 인해 미국 자동차 산업에 확실성과 예측 가능성이 높아지고 판결 결과의 신속한 이행을 기대한다고 발표함.[34)]
- 이번 패널 판결로 인해 자동차 생산자들이 자동차의 RVC 요건을 충족하는 것이 보다 용이해졌으며, 자동차 부록 제3조 제9항에 따라 핵심 부품들을 하나의 부품(super-core parts)으로 간주할 경우 저부가가치 핵심부품의 역외산 사용이 가능해짐에 따라 기업들의 편의가 증가하고 생산 비용 감소 효과도 있을 것으로 예상됨.

■ 멕시코에 생산 공장이 있는 기아자동차는 ASR을 신청하여 승인받은 상태[35)]로 멕시코에서 생산되는 자동차의 절반 이상을 미국으로 수출하고 있는 상황을 고려한다면 이번 패널 판정으로 역외산 부품 조달을 보다 신축성 있게 운용할 수 있는 등 긍정적인 영향을 받을 것으로 예상됨.

- 2016년 9월에 완공된 기아자동차 멕시코 공장의 생산량은 코로나19 팬데믹 이전까지 지속적으로 증가하였으며 생산량의 75%이상을 수출하고 있음.
- 이 중 미국으로의 수출이 가장 많은데 기아자동차 멕시코 공장의 자동차 55%가 미국으로 수출되고 있는 것으로 분석됨.[36)]

표 4. 기아자동차 멕시코 공장 자동차 생산량과 수출량(2021년 기준)

구분	2016	2017	2018	2019	2020	2021
생산량(대수)	105,044	218,035	295,900	286,600	206,800	219,700
수출량(대수)	93,107	163,729	231,695	220,587	161,377	168,360

자료: 한국자동차산업협회(2022), p. 45 및 p. 48의 표를 참고하여 작성.

- 한 연구 결과에 따르면 2019년 기준 멕시코에서 생산되어 미국으로 판매되는 현대·기아 자동차의 RVC는 차종에 따라 55~65% 수준으로 추정되며, 특정 모델의 경우 핵심부품인 변속기(transmission)의 일부를 한국에서 생산하여 수입하고 있어[37)] 이번 패널 판결로 RVC 충족과 부품 조달의 보다 신축적인 운영이 가능해질 것으로 예상됨.

■ 미국 정부가 이번 패널 판결로 인해 북미산 자동차 부품의 비중, 투자 및 일자리 감소에 대한 우려를 나타내면서도

34) "Mexico, Canada prevail in trade dispute with US over duty-free auto imports."(2023. 1. 11).
35) USTR 보고서에 따르면 2020년 7월 기준 13개 자동차 생산자들이 ASR을 신청해서 승인받은 상태로 우리기업의 경우 Hyundai Motor America, Kia Motors Manufacturing Georiga, Kia Motors Mexcio가 있음.USTR(2022), p. 7.
36) 「피치 "멕시코 관세, USMCA·자동차 산업 악영향"」(2019. 6. 4), 온라인 기사(검색일: 2023. 3. 3).
37) María de Lourdes Álvarez Medina(2021), pp. 415-416.

향후 가능한 해결책을 모색하기 위해 캐나다 및 멕시코와 협력할 것이라는 입장을 발표하였으나, 최근 미국 내 자국우선주의 조치가 심화되고 있는 상황에서 향후 이행 과정에 대한 면밀한 모니터링이 필요함.

- 최근 미국이 반도체 및 과학법, 인플레이션감축법(IRA) 등 자국 내 첨단 산업 육성을 위한 보호주의적 정책을 적극 도입하고 있는 상황에서 자동차 산업이 제조업의 핵심 분야인 점을 고려하면 향후 미국의 입장 변화 가능성도 존재하므로 패널 판결에 대한 후속 조치를 면밀하게 모니터링할 필요가 있음.
- 또한 USMCA의 강화된 원산지 규정 이행과 이로 인한 북미지역의 자동차 및 핵심부품의 공급망 변화에 대한 추가적인 분석도 향후 필요할 것으로 예상됨.KIEP

부록. 분쟁 관련 USMCA 원산지 규정의 주요 내용

■ USMCA의 제4장 원산지 규정은 원산지와 관련된 일반 기준을 규정하고 있으며, 부속서(Annex) 4-B는 품목별 원산지 결정 기준에 대해 규정하고 있음.

- 세번 87.01~87.08에 해당하는 상품에 대한 품목별 원산지 결정 기준은 부속서 4-B의 부록 자동차 상품의 품목별 원산지 기준에 관한 조항(Appendix. Provisions Related to the Product-Specific Rules of Origin for Automotive Good)에서 규정하고 있음.
- 부속서 4-B의 부록(이하 자동차 부록)은 자동차 상품에 대한 추가적인 원산지 요건으로 총 10개의 조항과 8개의 부표로 구성됨.
  - ○ USMCA의 자동차 원산지 규정은 NAFTA나 여타 FTA 원산지 규정과는 차별화되는 규범으로 강화된 RVC 기준, 원산지 부품 및 소재(철강 및 알루미늄 사용)의 의무 사용, 노동가치기준 등을 특징으로 함.

부록 글상자 1. 부속서 4-B의 부록 자동차 상품의 품목별 원산지 기준에 관한 조항의 구성

- 제1조 정의
- 제2조 자동차 품목별 원산지 결정기준
- 제3조 승용차, 경형트럭 및 그 부분품의 역내가치포함비율
- 제4조 대형트럭 및 그 부분품의 역내가치포함비율
- 제5조 평균법(averaging)
- 제6조 철강 및 알루미늄
- 제7조 노동가치비율
- 제8조 전환 기간(transitions)
- 제9조 검토 및 전환 규정
- 제10조 기타 자동차류의 역내가치포함비율
- 부표 A.1 승용차 및 경형 트럭의 핵심 부품(core parts)
  - A.2 자동차 부록 제3조에 따른 승용차 및 경형 트럭의 원산지 결정을 위한 부품 및 구성요소
  - B. 승용차 및 경형 트럭의 주요 부품(principal parts)
  - C. 승용차 및 경형 트럭의 보조 부품(complementary parts)
  - D. 대형트럭의 주요 부품
  - E. 대형트럭의 보조 부품
  - F. 기타 자동차의 부분품
  - G. 기타 자동차의 구성요소

자료: USMCA 자동차 부록.

- USMCA 통일시행규칙(Uniform Regulation)은 제4장(원산지 규정), 제5장(원산지 절차), 제6장(섬유 및 의류), 제7장(관세행정 및 무역원활화)에 대한 해석(실제 예시 포함), 적용 및 운영에 관한 규정임.

■ 본 부록에서는 자동차 원산지 규정 분쟁과 직접적으로 관련이 있는 협정 제4장(원산지 규정)의 제2조, 제5조의 제2항 내지 제4항, 자동차 부록 제3조, 제8조, 부표 A.1, A2 및 통일시행규칙 19(4)의 주요 내용에 대해서만 간략히 기술하고자 함.

■ USMCA 제4.2조는 원산지 상품, 제4.5조는 RVC 계산 방법론에 관한 조항으로 RVC 계산 공식, 롤업(roll-up) 원칙 등에 대해 규정하고 있음.

- 제4.2조는 원산지 상품에 관한 정의로 (a) 완전생산품 정의에 따라 전적으로 하나 또는 그 이상의 당사국 영역에서 완전하게 획득되거나 생산된 상품인 경우, (b) 비원산지 재료를 사용하여 하나 또는 그 이상의 당사국 영역에서 전적으로 생산되고 부속서 4-B의 해당 가능한 모든 요건을 만족한 상품인 경우, (c) 원산지 재료로만 전적으로 하나 또는 그 이상의 당사국 영역에서 생산된 상품이 경우 등을 규정함.
- 제4.5조 제2항은 거래가격(transaction value) 기준 RVC 계산 공식, 제3항은 순원가법(net cost value) 기준 RVC 계산 공식에 대해 규정함.

부록 글상자 2. 제4.5조 제2항 및 제3항의 RVC 계산 공식

- RVC=(TV-VNM)/TV x 100, TV: 상품의 거래 가격, VNM: 상품의 생산에 사용된 비원산지 재료의 가치
- RVC=(NC-VNM)/NC x 100, NC: 상품의 순원가, VNM: 상품의 생산에 사용된 비원산지 재료의 가치

자료: USMCA 제4.5조 제2항 및 제3항.

- 제4.5조 제4항은 '제4.5조 제2항 및 제3항에 따라 상품의 RVC를 산정할 때 상품의 생산에 사용된 비원산지 재료의 가치에는 품목별 원산지 결정 기준을 충족하여 원산지 지위를 획득한 중간재의 생산에 사용된 비원산지 재료의 가치는 포함되지 않는다'는 롤업 원칙에 관해 규정하고 있음.

■ 자동차 부록 제3조는 승용차, 경형 트럭 및 그 부분품의 RVC 계산에 관한 규정으로 자동차의 RVC 요건, 핵심부품의 RVC 요건 및 계산 방법에 대해 규정하고 있음.

- 제3조 제1항은 승용차 및 경형 트럭의 RVC 요건으로 협정 발효 시 순원가법 기준 RVC 66%에서 점진적으로 증가하여 협정 발효 후 3년에 75%를 충족해야 함.

부록 표 1. 승용차 및 경형 트럭 RVC 요건

구분	'20년 7월 1일	'21년 7월 1일	'22년 7월 1일	'23년 7월 1일
순원가법 기준	66%	69%	72%	75%

자료: USMCA 자동차 부록 제3조 제1항.

- 제3조 제2항은 승용차 또는 경형 트럭의 생산에 사용되는 표 A.1에 열거된 핵심부품에 대한 RVC 요건으로 자동차와 동일하게 점진적으로 증가하여 협정 발효 후 3년 순원가법 기준 75%, 거래가격법을 포함한 경우 85%를 충족해야 함.

부록 표 2. 부표 A.1의 승용차 및 경형 트럭의 핵심 부품의 RVC 요건

구분	'20년 7월 1일	'21년 7월 1일	'22년 7월 1일	'23년 7월 1일
순원가법 기준	66%	69%	72%	75%
거래가격법 기준	76%	79%	82%	85%

자료: USMCA 자동차 부록 제3조 제2항.

부표 A.1 자동차 및 경형 트럭의 핵심 부품

HS 2012	품명(description)
8407.31	제87류의 차량추진용 왕복 피스톤식 엔진, 실린더용량이 50cc 이하인 것
8407.32	제87류의 차량추진용 왕복 피스톤식 엔진, 실린더용량이 50cc 초과 250cc 이하인 것
8407.33	제87류의 차량추진용 왕복 피스톤식 엔진, 실린더용량이 250cc 초과 1,000cc 이하인 것
8407.34	제87류의 차량추진용 왕복 피스톤식 엔진, 실린더용량이 1,000cc를 초과하는 것
Ex 8408.20	제8704.21호 또는 제8704.31호의 차량의 추진에 사용되는 종류의 압축 점화식의 피스톤식 엔진
8409.91	제8407호 또는 제8408호의 엔진에 전용 또는 주로 사용되는 부분품, 불꽃점화식의 피스톤식 엔진 전용에 전용 또는 주로 사용되는 부품품
8409.99	제8407호 또는 제8408호의 엔진에 전용 또는 주로 사용되는 부분품, 기타
8507.60	리튬이온 축전지
8706.00	제8703호, 제8704.21호 또는 제8704.31호의 자동차용 엔진을 갖춘 섀시
8707.10	제8703호의 차량용의 차체
8707.90	제8704.21호, 제8704.31호의 차량용 차체
Ex 8708.29	차체 스탬핑(body stamping)
8708.40	기어박스와 그 부분품
8708.50	변속장치를 갖추었는지 여부와 관계없이 차동장치를 갖춘 구동 차축과 비구동축 자축 및 그 부분품
8708.80	서스펜션 시스템과 그 부분품(쇼크업소버 포함)
8708.94	운전대(steering wheels)·스티어링 칼럼(steering columns) 및 운전 박스(streeing boxes)와 그 부분품
Ex 8708.99	섀시 프레임(chassis frames)

자료: USMCA 자동차 부록 부표 A.1 자동차 및 경형 트럭의 핵심부품.

- 제3조 제3항은 자동차 부록 제2조 및 부속서 4-B의 품목별 원산지 결정 규정에도 불구하고, 표 A.1에 열거된 부품(소호 8507.60의 배터리 제외)이 승용차 및 경형 트럭의 생산에 사용될 경우 제3조 제2항에 따른 RVC 요건을 만족한 경우에만 원산지 지위를 획득할 수 있다고 규정함.
- 제3조 제4항은 부표 B. 승용차 및 경형 트럭의 주요 부품(principal parts), 제3조 제5항은 표 C. 승용차 및 경형 트럭의 보조 부품(supplementary parts)에 대한 RVC 요건에 대해 규정하고 있음.

부록 표 3. 부표 B 및 부표 C의 승용차 및 경형 트럭의 주요 부품과 보조 부품의 RVC 요건

구분		'20년 7월 1일	'21년 7월 1일	'22년 7월 1일	'23년 7월 1일
주요 부품	순원가법 기준	62.5%	65%	67.5%	70%
	거래가격법 기준	72.5%	75%	77.5%	80%
보조 부품	순원가법 기준	62%	63%	64%	65%
	거래가격법 기준	72%	73%	74%	75%

자료: USMCA 자동차 부록 제3조 제4항 및 제5항

- 제3조 제6항은 자동차 부록 제3조 제1항 내지 제5항의 RVC를 계산할 때 USMCA 제4.5조(역내가치포함비율), 제4.6조(생산에 사용된 재료의 가치), 제4.7조(재료의 가치에 대한 추가조정), 제4.8조(중간재), 제5조(평균법)이 적용된다고 규정함.
- 제3조 제7항은 승용차 및 경형 트럭의 생산에 사용된 표 A.2의 1열 부품이 원산지 지위를 획득한 경우에만 자동차가 원산지 상품으로 인정받으며, 해당 부품은 제3조 제2항에 따른 RVC 요건을 만족한 경우에만 원산지 지위를 획득할 수 있다고 규정함.

부표 A.2 자동차 및 경형 트럭의 핵심부품

1열	2열
부품(parts)	구성요소(components)
엔진 (engine)	헤드(heads), 블록(blocks), 크랭크 샤프트(chank shafts), 피스톤(pistons), 봉(rods), 헤드 서브어셈블리(head subassembly)
변속기 (transmission)	변속기 케이스(transmission cases), 토크 컨버터(torque converters), 토크 컨버트 하우징(torque converter housings), 기어 및 기어 브랭크(gears and gear blanks), 클러치(clutches), 벨브 본체 어셈블리(valve body assembly)
차체와 섀시 (body and chassis)	주요 자체 패널(major body panels), 이차 패널(secondary panels), 구조용 패널(structural panels), 프레임(frames)
차축 (axle)	차축 샤프트(axle shafts), 차축 하우징(axle housings), 차축(axle hubs), 캐리어(carriers), 차동장치(differentials)
현가 장치 (suspension system)	충격흡수장치(shock absorbers), 스트럿(struts), 컨트롤 암(control arms), 스웨이 바(sway bars), 너클(knuckles), 코일 스프링(coil springs), 리프(leaf springs)
조향 장치 (steering system)	스티어링 칼럼(steering columns), 스티얼링 기어/랙(steering gears/racks), 제어 장치(control units)
고급 베터리 (advanced battery)	셀(cells), 모듈/배열(modules/arrays), 조립된 팩(assembled packs)

자료: USMCA 자동차 부록 부표 A.2 자동차 및 경형 트럭의 핵심부품.

- 제3조 제8항은 부표 A.2의 1열 부품에 대한 비원산지 재료의 가치 산정 방법을 규정함.
  - ○ A.2의 1열 부품의 비원산지 재료의 가치는 (a) 1열 부품의 생산에 사용된 모든 비원산지재료의 가치 또는 (b) 부

표 A.2의 2열 나열된 구성요소 중 1열 부품의 생산에 사용된 비원산지 구성요소의 가치 중 하나를 자동차 생산자의 선택에 따라 계산할 수 있다고 명시함.

- 제3조 제9항은 부표 A.2의 1열의 비원산지 재료의 가치에 대한 또 다른 계산 방법으로 부표 A.2의 1열에 있는 모든 부품을 단일 부품(a single part) 즉 슈퍼 코어 부품(super core part)으로 간주하고 각 부품의 순원가의 합을 사용하여 계산하는 방식임.
  - ○ 비원산지 재료의 가치는 (a) 1열에 나열된 부품의 생산에 사용된 비원산지 재료의 합 또는 (b) 부표 A.2의 1열에 나열된 부품의 생산에 사용된 부표 A.2의 2열의 비원산지 구성요소의 합 중 하나를 자동차 생산자의 선택에 따라 계산할 수 있음.
  - ○ 또한 이러한 RVC가 제3조 제2항에 따른 요건을 만족할 경우에만 각 당사국은 자동차 부록 부표 A.2의 모든 부품이 원산지 지위를 획득하고 승용차 또는 경형 트럭이 제3조 제7항에 따른 요구 조건을 충족한 것으로 간주한다고 명시함.

■ 자동차 부록 제8조는 일정 요건을 만족한 자동차 생산자에 대해 협정 이행 기간을 추가적으로 2년 유예해주는 ASR 제도에 관한 내용으로 충족 요건, 수량, 연장 및 변경 등에 대해 규정하고 있음.

- 제8조 제2항은 승용차 또는 경형 트럭이 ASR 적용을 받기 위한 요건을 다음과 같이 규정함.
  - ○ 자동차의 RVC는 순원가법 기준 62.5%, 협정 발효 후 5년까지 75% 이상이어야 함.
  - ○ 승용차 및 경형 트럭의 사용을 목적으로 할 경우 자동차 부록 부표 A.1(제8507.60호의 배터리 제외)의 RVC는 순원가법 62.5%, 거래가격법 72.5% 이상이어야 하며, 협정 발효 후 5년까지는 순원가법 75%, 거래가격법 85%가 되어야 함.
  - ○ 자동차 부록 제6조(철강 및 알루미늄)에 따른 철강 및 알루미늄 요건 충족
  - ○ 자동차 부록 제7조 제1항 또는 제2항에 따른 노동가치비율 요건은 고임금 재료 및 제조 비용에 대해 5% 이상 감소해서는 안됨.
- 제8조 제3항은 ASR 적용을 받을 수 있는 승용차 또는 경형 트럭의 수량에 관한 내용으로 ASR 대상 차량 수량은 생산자의 자동차 생산량(협정 발효 전 12개월 동안 생산자의 전체 자동차 생산량 또는 협정 발효 전 36개월 동안 평균 생산량 중 더 큰 값)의 10%이며, 생산자의 계획서에 따라 수량 증가가 가능함.

■ 통일시행규칙 19(4)는 ASR 적격 차량이 원산지 상품으로 인정받기 위한 충족 요건을 다음과 같이 제시함.

- RVC는 순원가법 기준 62.5% 이상이어야 함.
- 부표 A.1에 명시된 부품(제8507.60호에 해당하는 리튬이온 배터리 제외)의 경우, RVC는 순원가법 기준 62.5%, 거래가격법 기준 72.5%임. 제8507.60의 리튬이온 배터리는 제8507.60호 내에서 세번 변경 또는 6단위 세번 변경임.
- 가격기준으로 자동차 생산자의 철강 및 알루미늄 구매의 최소 70%는 부속서 I(Schedule I)의 원산지 규정에 따라 원산지 자격을 갖추어야 하며, 이 요건은 ASR 승인에 따라 면제되는 생산자에게는 적용되지 않음.
- 노동가치비율이 최소 25% 이상 이어야 하며, 고임금 재료 및 제조 비용이 최소 10% 이상, 고임금 기술 비용이 10% 이하, 고임금 조립 비용이 5% 이하로 구성되어야 함.

참고문헌

[국문자료]

설송이, 김경화. 2020.「USMCA 자동차 원산지 규정과 북미 자동차 제조 공급망의 변화」. KITA 통상 리포트, Vol. 07. 한국무역협회 통상지원센터.

한국자동차산업협회. 2022.「2021년 기준 세계자동차통계」.

[영문자료]

AAPC(American Automotive Policy Council). 2020. "State of the U.S. Automotive Industry 2020."

María de Lourdes Álvarez Medina. 2021. "Impact of the United States-Mexico-Canada Agreement(USMCA) Rules of Origin On the Automotive Sector in Mexico."

Mexico's Courtesy Translation of its January 6, 2022 Request for the establishment of a panel submitted pursuant to paragraph 1 of Article 3.6(Establishment of a Panel) of the USMCA.

USTR. 2019. "Estimated Impact of the United States-Mexico-Canada Agreement(USMCA) on the U.S. Automotive Sector."

_____. 2022. "Report to congress on the operation of the United States-Mexico-Canada Agreement with respect to trade in automotive goods."

United States-Mexico-Canada Agreement.

Uniform Regulations Regarding the Interpretation, Application, and Administration of Chapter 4 (Rules of Origin) and Related to Provisions in Chapter 6 (Textile and Apparel Goods) of the Agreement between the United States of America, the United Mexican States, and Canada.

United States-Automotive Rules of Origin(USA-MEX-CDA-2022-31-01). Initial Written Submission of the United State of America. Public Version(May 19, 2022).

United States-Automotive rules of origin(USA-MEX-CDA-2022-31-01). Opening Statement of the United States of America(August 2, 2022).

United States- Automotive Rules of Origin(USA-MEX-CAD- 2022-31-01). the Arbitral Panel Established Pursuant to Article 31 of the Agreement among the United States, Mexico, Canada which entered into force of July 1, 2020 between the United Mexican States and Canada and the United States of America, Final Report dated December 14, 2022.

[인터넷 자료]

「피치 "멕시코 관세, USMCA·자동차 산업 악영향"」. 2009.『연합인포맥스』. (6월 4일). https://news.einfomax.co.kr/news/articleView.html?idxno=4032950(검색일: 2023. 3. 3).

"Mexico, Canada prevail in trade dispute with US over duty-free auto imports." 2023. The Detroit News (January 11).