



# USMCA 자동차 원산지 규정의 이행 현황과 시사점

김민성  
정민철

대외경제정책연구원은 세계경제환경의 변화에 따른 외부적 도전을 슬기롭게 극복하고 우리 경제의 국제적 역할과 위상을 정립하기 위해 1989년 정부 출연연구기관으로 발족하였습니다.

본 연구원은 국제거시금융, 무역통상안보, 세계지역연구, 국제개발연구 등과 관련된 문제를 조사·분석하고 정책수단을 개발하는 연구활동을 수행함으로써 국가의 대외경제정책 수립에 이바지하고 있습니다.

연구결과는 [연구보고서], [연구자료], [Working Paper] 등 각종 국·영문보고서, 웹진 [오늘의 세계경제], World Economy Brief, 학술지 *East Asian Economic Review (ESCI)*, 한국연구재단 등재지) 등의 형태로 발간되고 있으며, 원문을 본 연구원 홈페이지([www.kiep.go.kr](http://www.kiep.go.kr))에 공개하고 있습니다.

## 對外經濟政策研究院

### KOREA INSTITUTE FOR INTERNATIONAL ECONOMIC POLICY

30147 세종특별자치시 시청대로 370  
세종국책연구단지 경제정책동  
T. 044-414-1114 F. 044-414-1001  
[www.kiep.go.kr](http://www.kiep.go.kr)

# USMCA 자동차 원산지 규정의 이행 현황과 시사점

김민성·정민철

연구자료 25-18

## USMCA 자동차 원산지 규정의 이행 현황과 시사점

인 쇄 2026년 4월 22일  
발 행 2026년 4월 29일  
발행인 이시욱  
발행처 대외경제정책연구원  
주 소 30147 세종특별자치시 시청대로 370  
세종국책연구단지 경제정책동  
전 화 044) 414-1179  
팩 스 044) 414-1144  
인쇄처 (사)아름다운사람들(02-6948-9650)

©2026 대외경제정책연구원

정가 7,000원  
ISBN 978-89-322-2536-4 94320  
978-89-322-2064-2(세트)

대외경제정책연구원은 'ESG 경영' 방침에 따라  
친환경 용지를 사용합니다.



북미 자동차 산업은 1994년 NAFTA 발효를 계기로 미국, 캐나다, 멕시코 3국 간 생산 및 공급망 통합이 본격화되었다. 그러나 2017년 트럼프 1기 행정부는 무역적자 심화(특히 대멕시코)와 신통상규범 보완 등을 이유로 NAFTA 재협상을 추진하였다. 2018년 타결된 USMCA의 주요 성과 중 하나로 역내 생산 촉진을 위한 자동차 원산지 규정의 강화를 들 수 있다. 구체적으로 경량차량의 역내가치포함비율(RVC)을 75%로 상향하고 부품을 핵심·주요·보조로 구분(각각 RVC 75/70/65%)하는 한편, 북미산 철강 및 알루미늄 구매 비율(70% 이상)과 노동가치비율(LVC) 요건(고임금 생산 비중) 등을 도입하였다. 동시에 이행을 위해 단계적 적용과 대체 단계별 준비제도(ASR) 등을 통해 유연성을 부여하였다. 그러나 자동차 RVC 계산에서 핵심 부품 생산에 사용된 비원산지 재료의 역내산 인정 여부(roll-up 허용 여부)를 두고 미국과 캐나다·멕시코 간 분쟁이 발생하였다. 패널 결정에서 멕시코와 캐나다가 승소하였으나 현재까지 합의가 지연되면서 제도 운영의 불확실성이 확대되었다. 또한 제232조 예외 서한, 공동 검토 메커니즘, 특정 사업장 노동 신속대응 메커니즘(RRM) 등의 연계 조항이 국내 정치·이해관계 및 협상 레버리지와 결합되면서 불확실성을 증폭시키는 방향으로 작동하고 있다.

한편 북미 자동차 시장은 미국 중심으로 형성되어 멕시코와 캐나다가 주요 공급자 역할을 수행하고 있으며, 최근에는 멕시코의 생산기지 역할이 강화되는 특징이 나타났다. 공급망 분석 결과 북미 생산차의 역내 함량은 제조사 국적 및 제조사별로 상이하나 통상적으로 USMCA 역내 가치(함량)는 약 70% 수준으로 나타났다. 한국 제조사의 역내 함량은 50~60%로 낮지 않지만 한국산 함량

비중이 40% 내외로 큰 비중을 차지하고 있다. 교역 측면에서는 USMCA 전후로 경량차량 및 자동차 부품 교역에서 미국의 수입, 멕시코와 캐나다의 수출 구조가 강화되는 가운데, 멕시코가 핵심·고부가치 부품 영역까지 역할을 확대하며 역내 공급망이 견고해지는 경향이 관찰되었다. 한국의 자동차 수출에서 북미 지역 비중은 60%이며, 2019~24년 대미 수출 비중은 경량차량(38%→50%)과 부품(21%→35%) 모두 확대되었다. 해외직접투자도 미국·멕시코(일반 부품)와 미국·캐나다(이차전지)로 이원화되는 흐름이 뚜렷하며, 특히 대미 투자가 급증하였다. 다만 이러한 변화는 원산지 규정 외에도 미·중 갈등, 전동화 전환, 코로나 팬데믹, 공급망 교란, 미국 정책 변화 등 외부 요인이 병행된 결과로 원산지 규정의 단독 효과로 단정하기는 어렵다.

이행 측면에서 살펴보면, USMCA의 원산지 규정은 단계적 적용 및 ASR 활용으로 전면 이행이 시작된 초기 단계에 있다. 규정의 엄격성, 미해결 분쟁, 공동 검토에 따른 개정 가능성, 외부 요인이 복합적으로 작용하면서 기업의 특혜 활용 부담이 커졌고 일부는 특혜 포기로 이어졌다. 그 결과 캐나다와 멕시코에서 미국으로 수입되는 자동차 및 자동차 부품 중 관세 납부 비중이 NAFTA 대비 전반적으로 상승했는데, 특히 멕시코산 자동차 부품의 관세 납부 비중은 2024년 22%까지 증가하였다. 또한 자동차 부품을 중심으로 한 사후 검증 건수가 증가하고 위반율도 27%로 높다. 북미산 철강 및 알루미늄 구매와 LVC 관련 인증 검토 및 검증 과정에서도 집행기관과 기업 모두 초기 혼란을 겪었으며, 기업들은 규정 준수를 위한 행정 부담을 지속적으로 제기하였다. 더불어 이해관계자 간에도 핵심 쟁점별로 입장 차이가 큰 것으로 나타났다. 주요 쟁점으로는

핵심 부품의 롤업 적용과 목록 조정, 북미산 철강 및 알루미늄 구매 요건 강화(기준치 상향, 적용 범위 확대, 공정 요건 추가 등), LVC 개정(임금 하한 도입 등), 전기차·자율주행차량 등 첨단 차량에 대한 추가적인 유연성, 인증 및 검증 완화, RRM 운영 개선 등이 있다. 이와 함께 제232조와의 연계, 경제 안보 및 핵심광물 협력에 대해서도 다양한 의견이 제안되었다. 2026년 공동 검토에서 완성차 제조사와 부품 공급업체는 현행 체제를 유지하되 행정 및 기술적 측면 개선과 예측 가능성 제고에 중점을 두자는 입장인 반면, 철강·알루미늄 업체 및 자동차 노조는 원산지 규정 강화를 요구하고 있다.

2026년 공동 검토는 단순 평가에 그치는 것이 아니라 협정의 개정 및 연장 가능성이 부각되면서 북미 시장의 불확실성을 확대시키고 있다. 현재로서는 이번 공동 검토에서 합의가 도출되지 않고 연례 검토 국면으로 전환될 가능성이 상대적으로 높다는 전망이 유력하게 제기되고 있다. 자동차 원산지 규정의 경우 여타 FTA 대비 이미 엄격한 요건과 기업 준수 부담, 전기차 캐즘, 제232조 조치 등을 고려했을 때 대폭적인 강화는 어려울 것으로 보인다. 대신 미해결 분쟁에 대한 합의 도출, 인증 및 검증 부담 완화, 제232조로 인한 제조사 간 경쟁 여건 문제 해결, 3국 간 경제 안보 및 핵심광물 협력 등이 핵심 의제로 부상할 가능성이 크다. 이에 한국기업은 미국 생산 확대를 중심으로 캐나다(배터리 및 핵심광물 생산기지)와 멕시코(완성차 및 부품의 보조 생산기지)를 활용하되, 시장 및 정책 변화에 따라 유연하게 대응할 필요가 있다. 아울러 ASR 만료와 집행 강화에 따른 원산지 판정 및 증빙, 사후 검증에 대비하여 원산지관리시스템을 정비해야 한다. 정부는 최신 정책 및 규정 정보의 상시 제공, 현지 전문 컨설팅

지원, 관세당국과의 소통 등 중소기업에 대한 지원을 강화하고, 전동화·소프트웨어 기반 차량 전환(SDV) 등으로의 전환이 부품 구성과 가치 비중을 바꾸는 만큼 한국형 원산지 규정에 대한 연구도 선제적으로 추진할 필요가 있다.



**국문요약** ..... 3

**제1장 서론** ..... 15

    1. 연구의 배경 ..... 15

    2. 선행 연구와의 차별성 ..... 18

    3. 연구의 구성 ..... 21

**제2장 USMCA 자동차 원산지 규정의 주요 내용 및 분쟁, 연계 조항** ..... 24

    1. 자동차 원산지 규정의 주요 내용 ..... 25

        가. 승용차, 경형트럭 및 그 부분품의 품목별 원산지 결정 기준 ..... 26

        나. 철강 및 알루미늄 구매와 노동가치함량 ..... 29

        다. 평균법 및 전환 기간, 규정 검토 ..... 31

    2. 자동차 원산지 규정 관련 분쟁의 핵심 쟁점 및 패널 결정 ..... 33

        가. 분쟁의 핵심 쟁점 ..... 33

        나. 패널 결정의 주요 내용 ..... 36

        다. 패널 결정의 의미 ..... 38

    3. 자동차 관련 연계 조항 ..... 43

        가. 무역확장법 제232조 예외 및 멕시코산 차량에 대한 관세 상한 ..... 43

        나. USMCA 공동 검토 ..... 46

        다. 특정 사업장 노동 신속대응 메커니즘 ..... 49

    4. 소결 ..... 52

**제3장 USMCA 발효 전후 북미 자동차 산업의 주요 변화 분석 ..... 55**

- 1. 북미 지역 자동차 산업의 구조 ..... 57
  - 가. 북미 지역 완성차 시장의 구조 ..... 57
  - 나. 북미 지역 자동차 생산 공급망의 구조 ..... 61
- 2. 북미 지역의 USMCA 자동차 원산지 규정 관련 품목 무역 변화 ..... 70
  - 가. 경량차량 ..... 71
  - 나. 자동차 부품 ..... 76
  - 다. 철강/알루미늄 ..... 88
- 3. 한국의 북미 지역에 대한 자동차 산업 무역 및 투자 변화 ..... 93
  - 가. USMCA 자동차 원산지 규정 관련 품목 수출 변화 ..... 95
  - 나. 자동차 산업 해외직접투자 변화 ..... 101
- 4. 소결 ..... 105

**제4장 USMCA 원산지 규정 이행 현황과 핵심 쟁점 ..... 109**

- 1. USMCA 원산지 규정의 이행 현황 ..... 110
  - 가. ASR의 운용과 특혜 관세 활용 현황 ..... 110
  - 나. 검증 및 인증 현황 ..... 117
- 2. 이해관계자별 주요 의견 사항 ..... 120
  - 가. 완성차 제조사 ..... 120
  - 나. 부품 공급업체 ..... 134
  - 다. 철강 및 알루미늄 업체 ..... 141
  - 라. 자동차 노조 ..... 146
- 3. 원산지 규정 이행의 핵심 쟁점 ..... 152
- 4. 소결 ..... 155

<b>제5장 전망 및 시사점</b> .....	<b>158</b>
1. USMCA 공동 검토와 자동차 원산지 규정 개정 전망 .....	158
가. USMCA 공동 검토 전망 .....	158
나. 자동차 원산지 규정의 개정 전망 .....	163
2. 북미 시장 변동성 확대와 한국 자동차 기업의 대응 방향 .....	168
3. 북미 시장 변동성 대응을 위한 정부의 중소·중견기업 지원방안 .....	171
4. 생산 구조 및 기술 변화와 원산지 규정의 증장기적 과제 .....	172
 <b>참고문헌</b> .....	 <b>177</b>
 <b>Executive Summary</b> .....	 <b>187</b>



## 표 차례

표 1-1. USMCA 원산지 규정으로 인한 자동차 부품 및 재료 공급원 변경 현황 .....	17
표 2-1. 자동차 상품에 대한 품목별 원산지 결정 기준 관련 규정의 구성 ..	26
표 2-2. 승용차 및 경형트럭의 부품별 RVC 요건 .....	28
표 2-3. 자동차 등급별 LVC 요건 .....	30
표 2-4. ASR의 주요 내용 .....	32
표 2-5. 자동차 부록 제3조의 주요 내용 .....	34
표 2-6. USMCA 제31장에 따른 분쟁 사례 .....	41
표 2-7. 분쟁 사례별 후속 조치 현황 .....	42
표 2-8. 무역확장법 제232조 예외 및 멕시코산 차량에 대한 관세 상한 ..	46
표 2-9. 미국-멕시코 간 노동 신속대응 메커니즘의 주요 내용 .....	50
표 2-10. 멕시코 사업장에 대한 미국의 RRM 발동 건수 .....	51
표 3-1. 북미 지역 3개국의 자동차 생산/판매/수출/수입 물량(2024년) ..	58
표 3-2. 2025 AALA 자료의 주요 정보 및 본 연구에서의 활용 .....	63
표 3-3. 미국 생산 승용차의 제조사 국적별 미국/캐나다 및 멕시코 합량 평균 .....	66
표 3-4. 멕시코·캐나다 생산 승용차의 제조사 국적별 미국/캐나다 및 멕시코 합량 평균 .....	69
표 3-5. USMCA 발효 전후 경량차량에 대한 무역 비중 변화 .....	75
표 3-6. 미국의 자동차 부품 수입 상위 20개 품목 및 주요 상대국 .....	84
표 3-7. USMCA 발효 전후 핵심 부품 무역 비중 변화 .....	87
표 3-8. USMCA 발효 전후 주요 부품 무역 비중 변화 .....	87
표 3-9. USMCA 발효 전후 보조 부품 무역 비중 변화 .....	88
표 3-10. USMCA 발효 전후 철강/알루미늄 무역 비중 변화 .....	93
표 3-11. 한국의 북미 3개국에 대한 파워트레인별 완성차 수출 변화 .....	97

표 3-12. 한국의 북미 3개국에 대한 자동차 제조업 직접투자 .....	102
표 3-13. USMCA 발효 전후 한국의 북미 3개국에 대한 이차전지 제조업 직접투자 .....	103
표 3-14. 한국의 미국·멕시코에 대한 자동차 제조업 세부 산업별 직접투자 .....	104
표 4-1. 이해관계자 분석 대상 .....	109
표 4-2. ASR 적용 대상 기업 현황 .....	111
표 4-3. 자동차 부품 및 중고차에 대한 USMCA 원산지 관련 사후 검증 현황 .....	117
표 4-4. 품목별 USMCA 원산지 규정 검증 현황 .....	118
표 4-5. 알루미늄 및 철강 구매 요건 인증 및 LVC 인증에 대한 검토 현황 .....	119
표 4-6. 미국 완성차 제조사 의견서의 주요 내용 .....	122
표 4-7. 주요 미국 완성차 제조사별 의견서의 주요 내용 .....	124
표 4-8. 글로벌 완성차 제조사 의견서의 주요 내용 .....	127
표 4-9. 주요 글로벌 완성차 제조사 및 협회별 의견서의 주요 내용 .....	129
표 4-10. 멕시코 완성차 제조사 의견서의 주요 내용 .....	132
표 4-11. 미국 자동차 부품 공급업체 의견서의 주요 내용 .....	136
표 4-12. 캐나다 자동차 부품 공급업체 의견서의 주요 내용 .....	140
표 4-13. 미국 철강 업체 의견서의 주요 내용 .....	144
표 4-14. 미국 자동차 노조 의견서의 주요 내용 .....	149
표 4-15. 2026년 공동 검토 대비 주요 쟁점 사항 .....	154
표 5-1. USMCA 공동 검토 대비 미국의 관심 의제 .....	160
표 5-2. USMCA 공동 검토 결과 예상 시나리오 .....	161
표 5-3. EU-영국 간 무역협력협정의 배터리 및 전기차 관련 품목별 원산지 결정 기준 .....	173



## 그림 차례

그림 1-1. 연구의 구성 및 주요 내용 .....	23
그림 2-1. USMCA 공동 검토 절차 .....	48
그림 3-1. 미국의 자동차 생산/판매/수출/수입 물량 연도별 추이 (2015~24년) .....	59
그림 3-2. 멕시코의 자동차 생산/판매/수출/수입 물량 연도별 추이 (2015~24년) .....	60
그림 3-3. 캐나다의 자동차 생산/판매/수출/수입 물량 연도별 추이 (2015~24년) .....	60
그림 3-4. 미국의 주요 상대국별 경량차량 수입 및 비중(2015~24년) .....	72
그림 3-5. 멕시코의 주요 상대국별 경량차량 수입 및 비중(2015~24년) .....	73
그림 3-6. 캐나다의 주요 상대국별 경량차량 수입 및 비중(2015~24년) .....	74
그림 3-7. 미국의 주요 상대국별 자동차 부품 수입 및 비중 (2015~24년) .....	77
그림 3-8. 미국의 주요 상대국별 자동차 부품(전자 제외) 수입 및 비중 (2015~24년) .....	77
그림 3-9. 멕시코의 주요 상대국별 자동차 부품 수입 및 비중 (2015~24년) .....	78
그림 3-10. 캐나다의 주요 상대국별 자동차 부품 수입 및 비중 (2015~24년) .....	79
그림 3-11. 미국·멕시코·캐나다의 자동차 부품 수입에서 핵심/주요/보조 부품의 비중(2015~24년) .....	81
그림 3-12. 미국의 주요 상대국별 철강/알루미늄 수입 및 비중 (2015~24년) .....	89
그림 3-13. 미국의 주요 상대국별 철강/알루미늄(부품 제외) 수입 및 비중 (2015~24년) .....	90

그림 3-14. 멕시코의 주요 상대국별 철강/알루미늄 수입 및 비중 (2015~24년) .....	91
그림 3-15. 캐나다의 주요 상대국별 철강/알루미늄 수입 및 비중 (2015~24년) .....	92
그림 3-16. 한국의 주요 상대국별 경량차량 수출(2015~24년) .....	96
그림 3-17. 한국의 주요 상대국별 자동차 부품 수출(2015~24년) .....	98
그림 3-18. 한국의 대미국 자동차 부품 수출에서 핵심/주요/보조 부품의 비중(2015~24년) .....	99
그림 3-19. 한국의 대멕시코 자동차 부품 수출에서 핵심/주요/보조 부품의 비중(2015~24년) .....	100
그림 3-20. 한국의 주요 상대국별 철강/알루미늄(자동차 부품 제외) 수출 (2015~24년) .....	101
그림 4-1. 미국의 對캐나다 자동차 수입액 및 관세 지불 비중 .....	113
그림 4-2. 미국의 對멕시코 자동차 수입액 및 관세 지불 비중 .....	113
그림 4-3. 미국의 對캐나다 자동차 부품 수입액 및 관세 지불 비중 .....	114
그림 4-4. 미국의 對멕시코 자동차 부품 수입액 및 관세 지불 비중 .....	114
그림 4-5. NAFTA/USMCA하에서 즉시 사용을 위해 무관세로 통관된 수입품의 비중 .....	116



## 글상자 차례

글상자 3-1. USMCA 발효 전후 발생한 주요 외부 요인 .....	56
---	----

## 1. 연구의 배경

북미 자동차 산업은 1965년 발효된 미국과 캐나다 간 자동차 협정(Auto-pact)을 기점으로 역내 분업의 토대를 마련하였으며, 1994년 NAFTA 발효로 멕시코가 합류하면서 3국 간 자동차 생산 및 공급망 통합이 본격화되었다. NAFTA 이후 멕시코는 자동차 산업에 대한 높은 수입 관세와 투자 제한을 단계적으로 철폐하였고, 이를 계기로 북미 자동차 산업의 생산 구조는 고도로 통합되었다.<sup>1)</sup> 이러한 통합 과정에서 아시아와 유럽에 기반을 둔 주요 완성차 제조사들도 북미 내 자체 공급망을 구축하게 되었다.<sup>2)</sup>

그러나 2017년 트럼프 행정부 1기 출범 이후 미국은 대외 무역 적자(특히 멕시코에 대한 무역 적자) 확대와 노동, 환경, 디지털과 같은 신통상규범의 보완 및 추가 등을 제기하며 NAFTA 재협상을 추진하였다.<sup>3)</sup> 미국 무역대표부(United States Trade Representative, 이하 USTR)는 분야별로 협상 목표를 제시하였는데, 원산지 규정과 관련해서는 (i) 원산지 규정의 개정 및 강화를 통해 미국과 북미에서 실질적으로 생산된 상품에 혜택 부여, (ii) 원산지 규정을 통한 북미, 특히 미국 생산 촉진, (iii) 원산지 규정의 인증 및 검증 간소화와 강력한 집행을 촉진하는 원산지 절차 수립, (iv) 관세 회피 방지와 위반 행위 근절을 위해 NAFTA 협정국과의 협력 강화를 제시하였다.<sup>4)</sup>

1) Congressional Research Service(2018), pp. 15-16.

2) *Ibid.*, pp. 15-16.

3) USTR, "USTR Releases NAFTA Negotiating Objectives"(검색일: 2026. 1. 22.).

4) USTR(2017), p. 5.

2018년 NAFTA 재협상 결과 USMCA가 타결되었고 이러한 미국의 목표는 USMCA 자동차 원산지 규정에 상당 부분 반영되었다. 그 결과 완성차 및 핵심 부품의 역내가치포함비율(Regional Value Content, 이하 RVC)이 강화(75%로 상향)되었고, 북미산 철강 및 알루미늄의 구매 요건(구매의 70% 이상)과 노동가치비율(Labor Value Content, 이하 LVC) 요건(차량 가치의 40~45%를 시간당 16달러 이상 임금을 지급하는 북미 내 시설에서 생산) 등이 새롭게 도입되었다. 동시에 기업의 준수 부담을 완화하기 위해 일부 요건은 단계적으로 확대 적용하고(승용차 및 경형트럭은 3년, 대형트럭은 5년), 일정 요건을 충족할 경우 추가로 2년간 완화된 규정을 적용할 수 있도록 하는 별도의 유예 기간인 대체 단계별 준비제도(Alternative Staging Regime, 이하 ASR)를 마련하였다.

또한 미국은 LVC 요건, 철강 및 알루미늄 구매 요건과 같은 새로운 규정이 도입됨에 따라 USMCA 이행법(USMCA Implementation Act)을 통해 USTR에게 자동차 원산지 규정의 이행과 기술 발전·산업 변화에 따른 규정의 관련성을 검토하도록 하였다. 더불어 미국 국제무역위원회(United States International Trade Commission, 이하 USITC)에도 산업·투자·무역·고용 및 임금·경쟁력 등에 대한 경제적 영향 평가를 수행하도록 하여 주기적인 점검과 평가 체계를 마련하였다. 이 과정에서 이해관계자들의 의견을 수렴하여 점검과 평가에 반영하도록 한 점도 특징적이다.

한편 USMCA 발효 이후 코로나 팬데믹, 반도체 공급 부족, 러시아-우크라이나 전쟁, 전동화 전환, 미-중 갈등, 미국의 정책 변화와 같은 예상치 못한 외부 요인이 발생하면서 기업의 규정 이행 부담은 더욱 가중되었다. 이처럼 여러 요인들이 복합적으로 작용하면서 현재 북미 자동차 시장에 나타난 변화가 원산지 규정의 효과인지 외부 요인의 영향인지 구별하기가 쉽지 않은 상황이다. 여기에 2021년 USMCA 해석과 적용을 둘러싸고 협정국 간 이견이 발생하여 분쟁 해결절차가 개시되고, 2023년 패널 결정 이후에도 현재까지 합의점을 도출하

지 못하며 운영상 불확실성이 지속되고 있다. 더불어 미국 우선주의 통상 정책에 따라 미국의 이익을 최우선으로 하는 요구와 조치가 강화되는 가운데, USMCA 원산지 규정이 전면 이행 초기 단계임에도 2026년 7월 1일로 예정된 공동 검토(Joint Review) 결과에 따라 규정의 개정 가능성까지 거론되면서 북미 자동차 산업의 불확실성은 더욱 증폭되고 있다.

USMCA 자동차 원산지 규정은 미국 시장에 대한 수출 의존도가 높고 현지 생산 비중이 경쟁사에 비해 상대적으로 낮은 한국기업에 미치는 파급효과가 크다. 미국 내 22개 완성차 제조사를 대상으로 한 USITC(2025)의 설문조사 결과에 의하면 원산지 규정은 기업의 부품 및 재료 조달 의사결정 시 중요한 요인이며, 원산지 규정으로 인해 철강 및 핵심 부품(엔진, 변속기 등)을 중심으로 공급처가 변경된 것으로 나타났다.<sup>5)</sup> 특히 이러한 부품 및 재료 공급원 변경이 한국에서 멕시코로의 변경과 한국에서 미국으로의 변경이 각각 22건과 12건으로 가장 많았다는 점은 원산지 규정의 변화가 한국 부품 및 소재 조달에 영향을 미치고 있음을 시사한다. 아울러 현대기아차를 포함한 주요 기업이 북미 시장의 불확실성에 대응해 미국을 중심으로 현지 생산 확대를 추진하는 흐름은 한국의 대미 수출과 국내 생산 및 투자 구조에도 영향을 미칠 수 있다.

표 1-1. USMCA 원산지 규정으로 인한 자동차 부품 및 재료 공급원 변경 현황

변경 전 공급원	변경 후 공급원	변경 건수
한국	멕시코	22
일본	미국	16
기타 국가	멕시코	14
한국	미국	12
기타 국가	미국	12

5) USMCA 발효 전에 판매되었던 31개 차량 모델에 대해 68건의 재료 및 부품 공급처 변경이 단행되었으며, 조달 변경이 가장 많이 발생한 부문은 철강 21건, 엔진 19건, 변속기 8건 순이었다. 이러한 조달 변경이 단행된 31개 모델 라인은 2024년 미 경차 총판매의 17%를 차지하였으며, 재료 및 부품 공급처 변경의 원인으로 USMCA 원산지 규정을 꼽았다. USMCA 발효 이후 미국 시장에 판매된 차량 모델 라인의 경우에도 대부분의 업체가 재료 및 부품 공급처 변경에 부분적으로 원산지 규정이 영향을 미쳤다고 응답했으며, 그 외 다른 원인으로 비용, 품질, 차량 조립공장과의 근접성 등을 지목하였다. USITC(2025), pp. 97-98.

표 1-1. 계속

변경 전 공급원	변경 후 공급원	변경 건수
기타 국가	캐나다	8
멕시코	미국	8
일본	멕시코	7
캐나다	멕시코	3

자료: USTIC(2025), p. 279.

이에 본 연구는 USMCA 발효 6년 차에 접어들고 2026년 USMCA 공동 검토를 앞둔 시점에서, USMCA 원산지 규정 및 연계 규정의 주요 내용과 운영 현황을 점검한다. 더불어 USMCA 발효 전후 북미 자동차 시장의 변화와 한국의 대미 무역 및 투자의 변화, USMCA 원산지 규정의 이행 현황과 핵심 쟁점을 분석한다. 이러한 분석 결과를 바탕으로 2026년 공동 검토에 대한 전망과 정책적 시사점을 도출하고자 한다.

## 2. 선행 연구와의 차별성

USMCA 자동차 원산지 규정과 관련된 국내 연구는 USMCA 협정 체결 이후 USMCA 자동차 원산지 규정의 주요 내용과 영향, 북미 자동차 산업 공급망 구조에 대한 연구가 주를 이루었다. 최근에는 2026년 USMCA 공동 검토를 앞두고 핵심 쟁점과 전망에 대한 연구가 다수 진행 중으로, 핵심 쟁점 중 하나로 자동차 원산지 규정을 다루고 있다.

KOTRA, 법무법인 광장(2020)은 USMCA 조항 중 자동차 및 자동차 부품의 원산지 규정에 대해 상세히 해설하고 우리 기업 관련 구체적인 적용 사례 유형을 제시하였다. 또한 USMCA가 우리 자동차 산업에 미치는 영향을 분석하고 이에 따른 대응방안으로 전동화와 지능형 운전자 보조 시스템 부품의 공급 능력 강화, 북미 자동차 산업에 대한 정보 지원 시스템 고도화, 주요 업체의 대

응 전략 사례 등을 제시하였다.

설송이, 김경화(2020)은 미 관세국경보호청(U.S. Customs and Border Protection, 이하 CBP)의 USMCA 자동차 관련 임시 이행 지침을 바탕으로 철강 및 알루미늄 요건이 적용되는 부품, 핵심·주요·보조 부품을 HS 코드와 연계하여, 북미 국가의 자동차 주요 소재와 부품의 역내 및 한국과의 교역 현황을 분석하였다. 또한 엄격해진 원산지 기준에 의한 역내 및 역외 소재·부품 교역 변화에 따른 우리 기업의 공급망 다각화, 신규 투자 등에 대한 장단기 계획 수립과 면밀한 모니터링이 필요하다고 제안하였다.

강준하(2020)은 USMCA 자동차 분야 원산지 규정의 특징 및 주요 내용을 파악하고, 원산지 규정 이행상의 문제점과 국제 통상법적 쟁점 사항을 분석하였다. 특히 복잡한 원산지 규정과 새롭게 도입된 철강 및 알루미늄 구매 요건, 고임금 요건 등으로 인한 원산지 규정의 이행 및 검증 과정에서의 혼선과 문제점을 지적하였다.

이정아, 전윤식(2025)는 2026년 공동 검토의 주요 논의 의제로 자동차 원산지 기준 강화, 노동기준 이행 실효성 및 신속대응 메커니즘 강화, 디지털 무역 규정 강화, 핵심광물 협력, 분쟁해결 절차의 구속력 및 신속성 확보를 선정하고, 향후 전망과 시사점을 제시하였다.

국외 연구로는 USMCA 이행법에 따라 USTR과 USITC가 2년마다 정기발간하는 보고서에서 자동차 원산지 과정 이행 현황과 경제적 영향 평가, 이해관계자의 의견 등을 포괄하는 광범위한 내용을 다루고 있다. 국외에서도 최근에는 USMCA 공동 검토와 관련된 쟁점과 전망에 대한 연구가 다수 이루어지고 있다.

USTR(2022)는 USMCA 시행 초기 단계여서 이행에 대한 정보가 제한적이긴 하나 요건 충족을 위해 자동차 및 부품 공급업체의 공급망 변경과 투자가 이루어졌으며, 기업의 유연성 활용과 복잡한 행정 요건의 이행이 진행 중이라고 평가하였다. 또한 코로나 팬데믹, 우크라이나-러시아 전쟁 등의 외부 충격이

발생했고 신기술 차량 전환에 맞춰 규제의 적합성과 효과에 대한 지속적인 모니터링과 평가가 필요하다고 지적하였다.

USTR(2024a)에서는 협정 발효 4년 후 외부 충격으로부터 회복되는 과정에서 자동차 원산지 규정은 자동차 산업에 긍정적인 영향을 미쳤으며 규정 준수를 위한 소싱 및 생산 투자가 지속되고 있다고 평가하였다. 동시에 친환경 차량으로의 전환, ASR 만료에 따른 추가 유연성 요청, 전기차 및 자율주행 관련 핵심 부품의 조정, 규정의 복잡성으로 인한 행정 부담 가중, 고임금 요건 집행에 대한 투명성 부족 등 이해관계자의 의견 사항을 설명하였다.

USITC(2023)과 USITC(2025)는 USMCA 자동차 원산지 규정이 미국 경제 및 자동차 산업에 미치는 경제적 효과와 경쟁력 분석, 기술 변화에 따른 원산지 규정의 적합성에 대한 평가 등 다각적인 측면에서 USMCA 자동차 원산지 규정의 효과를 분석하였다.

USITC(2023)은 원산지 규정이 단계적 이행 중으로 아직 그 효과가 제한적이나, 2020~22년 동안 엔진 및 변속기 수입은 감소하고 미국 내 고용·생산·매출 및 이익은 증가한 것으로 추정하였다. 반면 원산지 규정이 미국의 GDP, 총 고용 및 산업 경쟁력에 미친 영향은 제한적이었으며, 코로나 팬데믹, 반도체 부족, 전동화 전환 등 외부 요인이 생산과 무역, 공급망에 더 큰 영향을 미쳤을 가능성을 제시하였다.

USITC(2025)는 USMCA 원산지 규정이 미국 경제 전반에 미치는 영향은 미미했지만, 고용·생산·투자·이익 측면에서 부품 및 소재 업체는 증가한 반면 완성차 제조사는 소폭 감소하는 등 자동차 산업에 집중적으로 영향을 미친 것으로 추정하였다. 비용·투자·제품 차별화 측면의 경쟁력 변화는 엇갈렸던 것으로 나타났으며, IRA, 노동 파업, 거시 경제 상황 등 다른 요인과 원산지 규정이 복합적으로 작용했다고 평가하였다. 외부 요인 중 특정 요인이 원산지 규정보다 명확히 더 큰 영향을 미쳤다고 단정하기는 어렵지만, 이러한 외부 요인의 결합 효과가 더 컸을 가능성이 높다고 덧붙였다.

Bitar, Hernández-Roy, and Wayne(2025)는 2026년 USMCA 공동 검토를 주제로 핵심 의제와 협정국의 전략, 협상 결과 시나리오 등을 분석하였다. 이 연구는 핵심 의제로 노동 이행, 원산지 규정의 역내가치포함비율, 멕시코의 에너지 정책, 디지털 무역, 농업, 핵심광물, 제232조의 적용 확대, 중국 문제 등을 지목하고 여섯 가지 협상 결과 시나리오를 제시하였다.

본 연구는 미국 고속도로교통안전국(National Highway Traffic Safety Administration, 이하 NHTSA)의 자료에 기반하여 북미에서 생산되는 완성차의 원산지 국가별 함량 분석을 통해 생산 공급망 구조를 분석하고, 최근의 통상 조치에 대한 의견을 포함한 주요 이해관계자별 의견서를 바탕으로 쟁점을 구도화하였다. 더불어 이러한 분석 결과를 바탕으로 2026년 공동 검토의 주요 의제를 전망하고, 우리 정부와 기업의 대응 방향에 대한 정책적 시사점을 도출한다는 점에서 기존 연구와 차별화된다.

### 3. 연구의 구성

본 연구는 USMCA 발효 6년 차를 맞아 자동차 원산지 규정의 이행 현황과 북미 자동차 산업의 변화를 분석하고, USMCA 공동 검토에 대한 전망과 기업 및 정부의 대응을 위한 정책적 시사점을 제시하는 것을 목적으로 한다. 이를 위해 다음 사항을 검토한다.

첫째, USMCA 자동차 원산지 규정은 어떠한 구조(핵심 요건, 유연성, 원산지 규정 외 연계 조항)로 설계되었으며, 이행 과정에서 발생한 규정의 해석과 운영에 대한 분쟁의 쟁점과 의미를 짚어본다. 또한 원산지 규정 외에 연계 조항의 주요 내용과 운영 양상에 대해서도 살펴본다.

둘째, USMCA 발효 전후 북미 자동차 시장·공급망 구조·교역이 어떠한 방향으로 변화했는지 분석하고, 한국의 대미 무역 및 투자에 나타난 변화를 함께

살펴본다.

셋째, 규정의 이행 과정에서 나타난 이행 실태와 이해관계자의 의견을 파악하고, 이를 토대로 2026년 공동 검토 대비 핵심 의제를 도출한다.

넷째, 제2장~제4장의 분석 결과를 바탕으로 2026년 공동 검토에 대한 전망을 제시하고 우리나라 기업 및 정부의 대응 방향을 제안한다.

분석 대상은 2024년 기준 미국 차량 판매의 98%, 수입량의 96%, 수출량의 94%를 차지하고 있는 승용차 및 경형트럭(경량차량)을 중심으로 설정하였다.<sup>6)</sup> 보고서의 구성은 다음과 같다.

제2장은 USMCA 자동차 원산지 규정의 핵심 구성 요소인 RVC, LVC, 철강 및 알루미늄 구매 요건과 유연성을 제공하는 평균법, 전환 기간 등의 주요 내용을 살펴본다. 또한 협정 발효 후 이행 과정에서 핵심 부품의 생산에 사용된 비 원산지 재료의 역내산 인정 여부를 놓고 발생한 자동차 분쟁과 패널 결정의 의미에 대해 짚어본다. 더불어 원산지 규정은 아니지만 USMCA에서 자동차 산업에 직접적인 영향을 미치며 최근 논쟁의 중심에 있는 캐나다와 멕시코에 대한 제232조 예외 서한과 공동 검토 조항을 검토한다. 이와 함께 자동차 및 부품 산업에 집중적으로 제기된 노동 신속대응 메커니즘도 살펴본다.

제3장에서는 북미 자동차 시장과 생산 공급망의 구조를 파악하고, USMCA 발효 전후 경량차량, 부품(핵심/주요/보조), 철강 및 알루미늄의 교역 변화를 분석한다. 특히 NHTSA 자료를 활용하여 북미에서 생산되는 자동차의 원산지 국가별 함량을 통해 생산 공급망 구조를 파악한 분석은 기존의 연구와는 차별화된 부분이다. 또한 미국을 중심으로 한국의 대북미 수출 및 투자 변화를 함께 살펴본다. 다만 이러한 변화는 전동화 전환, 미-중 갈등, 코로나 팬데믹, 공급망 교란, 미국의 정책 변화 등 여러 외부 요인과 복잡적으로 작용한 결과이므로 USMCA 원산지 규정의 효과를 분리해서 단정하기는 어렵다. 그럼에도 USITC 공청회(‘USITC’ 2024)에서 제시된 완성차 제조사와 부품업체의 증언

---

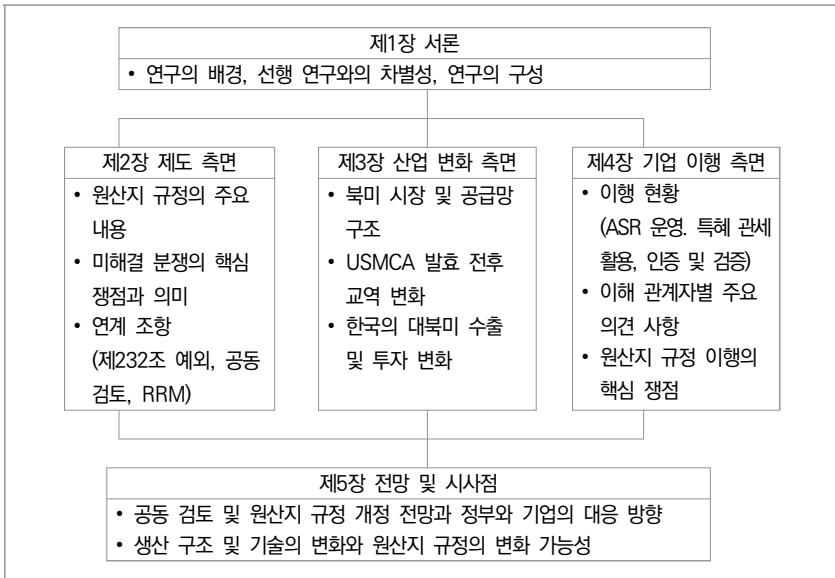
6) USITC(2025), p. 18.

과 USTIC(2025) 보고서의 분석은 원산지 규정이 북미 자동차 산업에 일정한 영향을 미쳤음을 뒷받침한다.

제4장에서는 ASR 운용과 특혜 관세 활용 현황, 검증 및 인증 현황을 통해 USMCA 원산지 규정의 이행 실태를 점검한다. 더불어 주요 이해관계자인 완성차 제조사, 부품 공급업체, 철강 및 알루미늄 업체와 자동차 노조가 제출한 의견서를 분석하여 USMCA에 대한 평가와 애로·제안 사항을 구조화하고, 핵심 쟁점과 쟁점별 입장 차를 도출한다.

제5장에서는 제2장~제4장의 분석을 토대로 2026년 공동 검토토 인한 불확실성으로 공급망 리스크가 확대되는 상황에서 이에 대한 한국기업의 대응 방향과 중소·중견기업을 위한 정부 지원 방향을 제시한다. 아울러 전동화 및 소프트웨어 기반 차량 전환(SDV)에 따른 생산 구조와 기술의 변화가 원산지 규정 논의에서 갖는 의미를 짚어본다.

그림 1-1. 연구의 구성 및 주요 내용



자료: 저자 작성.

## 제2장

# USMCA 자동차 원산지 규정의 주요 내용 및 분쟁, 연계 조항

본 장은 USMCA 자동차 원산지 규정의 구조와 이행 과정에서 발생한 분쟁의 주요 쟁점 및 그 의미를 살펴보고, 원산지 규정 외에 연계 조항의 주요 내용과 운영 양상을 파악하는 것을 목적으로 한다. 이를 위해 본 장에서는 다음과 같은 사항을 검토한다.

첫째, USMCA의 핵심 구성 요소(완성차 및 핵심 부품의 RVC 요건, 북미산 철강 및 알루미늄 구매 요건, LVC 요건)와 유연성(평균법, 전환 기간) 관련 규정의 주요 내용을 체계적으로 짚어본다.

둘째, 협정 발효 후 이행 과정에서 핵심 부품에 사용된 비원산지 재료의 역내산 인정 여부를 두고 발생한 자동차 분쟁에서의 핵심 쟁점과 패널 결정의 의미를 살펴본다.

셋째, 원산지 규정은 아니지만 자동차 산업에 직접적인 영향을 미치며 최근 논쟁의 중심에 있는 제232조 예외 관련 서한과 공동 검토 조항을 검토하고, 자동차 산업에 집중적으로 제기된 노동 신속대응 메커니즘도 함께 살펴본다.

이를 통해 원산지 규정의 복잡성과 패널 결정에도 불구하고 합의에 이르지 못한 분쟁을 둘러싼 협정국 간 갈등, 그리고 규정 외 연계 조항이 미국의 국내 정치·이해 관계 및 협상 레버리지와 결합되는 과정에서 어떠한 방식으로 작동되고 있는지를 종합적으로 살펴본다.

# 1. 자동차 원산지 규정의 주요 내용

USMCA 제4장은 일반적인 원산지 규정을, 부속서 4-B는 품목별 원산지 결정기준에 대한 규정을 수록하고 있다. 그러나 HS 87.01-87.08에 해당되는 상품의 경우 부속서 4-B의 부록으로 자동차 상품에 대한 품목별 원산지 결정기준 관련 규정(이하 자동차 부록)을 별도로 두고 있다.

자동차 부록은 총 10개의 조항과 차량 등급별 부품에 대한 부표로 구성된다. 자동차 부록은 차량과 그 부품을 승용차,<sup>7)</sup> 경형트럭<sup>8)</sup> 및 그 부분품과 대형트럭<sup>9)</sup> 및 그 부분품으로 구분하여, 차량 등급별 RVC 충족 요건과 적용 시기에 대해 별도로 규정하고 있다. 또한 자동차 부록은 다른 FTA에서는 없는 북미산 철강 및 알루미늄 구매 요건과 시간당 평균 16달러 이상의 임금 비율 요건을 의무화하는 규정을 담고 있다. 높은 RVC 요건, 북미산 철강 및 알루미늄 요건과 고임금 요건은 북미 내 생산과 투자를 유도하려는 의도가 내재된 규정으로 평가된다. 이처럼 강화된 요건과 더불어, 이행 측면에서 기업에게 유연성을 부여하는 조항으로서 평균법의 허용과 유예 기간 부여에 대해서도 규정하고 있다. 또한 향후 특히 첨단 기술 차량<sup>10)</sup>을 중심으로 기술의 발전에 따른 원산지 규정의 적절성에 대한 검토 조항도 포함되어 있다.

7) USMCA 자동차 부록 제1조 정의에 따르면 승용차는 HS 8703.21부터 8703.90에 해당하는 차량을 의미하며, (a) HS 8703.31부터 8703.33호까지의 압축점화 엔진을 장착한 차량 또는 HS 8703.90의 압축점화 엔진과 추진용 전기 모터를 모두 장착한 차량, (b) 3륜 또는 4륜 모터사이클, (c) 전 지형 차량(all-terrain vehicle), (d) 캠핑카(a motorhome or entertainer coach)는 제외된다.

8) USMCA 자동차 부록 제1조 정의에 따르면 경형트럭은 HS 8704.21 또는 8704.31에 해당되는 차량을 의미하며, 전적으로 또는 주로 오프로드(off-road) 용도로 사용되는 차량은 제외된다.

9) USMCA 자동차 부록 제1조 정의에 따르면 대형트럭은 HS 8701.20, 8704.22, 8704.23, 8704.32, 8704.90 또는 87.06에 해당되는 차량을 의미하며 전적으로 또는 주로 오프로드 용도로 사용되는 차량은 제외된다.

10) 자동차 부록 제1조 정의에 따르면 첨단 기술 차량(Advanced Technology Vehicle)은 (a) 하이브리드 전기 자동차를 포함한 전기 자동차, 연료전지 자동차(fuel cell vehicle), 또는 기타 유형의 첨단 추진 차량(예: 제로 배출 차량); (b) SAE International SAEJ3016-2016(도로 주행 자동차용 주행 자동화 시스템과 관련된 용어에 대한 분류 및 정의)에 따라 레벨 4 또는 레벨 5 자율 주행 차량으로 분류된 87.03 또는 87.04 항목의 자율 주행 차량(개정판)을 말한다.

표 2-1. 자동차 상품에 대한 품목별 원산지 결정 기준 관련 규정의 구성

구분	조항
제1조	정의
제2조	자동차의 품목별 원산지 결정 기준
제3조	승용차, 경형트럭 및 그 부분품의 역내가치포함비율 - 표 A.1 승용차 및 경형트럭의 핵심 부품 - 표 A.2 자동차 부록 제3조에 따른 승용차 및 경형트럭의 원산지 결정을 위한 부품 및 구성 요소 - 부표 B. 승용차 및 경형트럭의 주요 부품 - 부표 C. 승용차 및 경형트럭의 보조 부품
제4조	대형트럭 및 그 부분품의 역내가치포함비율 - 부표 D. 대형트럭의 주요 부품 - 부표 E. 대형트럭의 보조 부품
제5조	평균법
제6조	철강 및 알루미늄
제7조	노동가치비율
제8조	전환 기간
제9조	검토 및 전환 조치
제10조	기타 자동차의 역내가치포함비율 - 부표 F. 기타 자동차의 부분품 - 부표 G. 기타 자동차의 구성 요소

자료: USMCA 자동차 부록.

## 가. 승용차, 경형트럭 및 그 부분품의 품목별 원산지 결정 기준

본 조항은 완성차 및 부품별 RVC 요건과 원산지 결정 기준에 관한 조항으로 본 조항에 대한 해석과 적용이 자동차 분쟁의 핵심 쟁점이었다.

승용차 및 경형트럭의 RVC는 협정 발효 시 순원가법<sup>11)</sup> 기준 66%를 시작

11) USMCA 제4.1조 정의에 따르면, 순원가법은 총비용에서 판매 촉진, 마케팅 및 애프터서비스 비용, 로열티, 선적·운송 및 포장비, 총비용에 포함된 불인정 이자 비용 등을 제외한 순원가를 기준으로 RVC를 산정하는 방식이다. 반면 거래가격법은 관세평가협정에 따라 결정되는 관세가격, 즉 거래에서 실제로 지급하였거나 지급해야 할 가격(필요시 국제운송비를 제외하도록 조정)을 기준으로 RVC를 산정하

으로 단계적으로 증가하여, 협정 발효 3년 후에는 75%를 충족해야 원산지 상품으로 인정받을 수 있다.<sup>12)</sup> 순원가법은 NAFTA에서부터 사용되어온 특유의 계산 방식으로 총비용에서 생산 과정과 직접적으로 연관되지 않은 비용들이 공제되기 때문에 RVC 산정 시 그 기준이 더욱 엄격해진다는 특징이 있다.<sup>13)</sup>

승용차 및 경형트럭에 사용된 부품은 핵심 부품(부표 A.1), 주요 부품(부표 B), 보조 부품(부표 C)으로 구분되며, 각기 부품별 RVC 요건이 상이하다. 핵심 부품의 RVC 요건은 완성차와 동일하게 단계적으로 증가하여 협정 발효 후 3년이 지나면 순원가법 기준 75%, 거래가격법 기준 85%을 충족해야 한다.<sup>14)15)</sup> 더불어 별도의 조항에서 승용차 및 경형트럭에 사용되는 HS 8507.60의 배터리를 제외한 핵심 부품이 이러한 RVC 요건을 만족한 경우에만 원산지 상품으로 인정된다고 규정하고 있다.<sup>16)</sup> 주요 부품과 보조 부품에 대해서는 이보다는 낮은 RVC 요건을 규정하는데, 주요 부품은 발효 3년 차까지 순원가법 기준 70%, 거래가격법 기준 80%를 충족해야 하며,<sup>17)18)</sup> 보조 부품은 순원가법 기준 65%, 거래가격법 기준 75%를 충족해야 한다.<sup>19)20)</sup>

---

는 방식이다.

12) USMCA 자동차 부록 제3조 제1항.

13) 강준하(2020), p. 41.

14) USMCA 자동차 부록 부표 A.1의 핵심 부품은 엔진, 엔진 전용 부품, 리튬이온 배터리, 차체, 차체 스탬핑(body stamping), 기어박스 및 그 부분품, 구동축(drive axles)·비구동축(non-driving axles)과 그 부분품, 스티어링 휠/컬럼/기어박스 및 부분품, 새시 프레임으로 구성된다.

15) USMCA 자동차 부록 제3조 제2항.

16) USMCA 자동차 부록 제3조 제3항.

17) USMCA 자동차 부록 부표 B의 주요 부품은 연료·윤활·냉각 펌프, 팬·압축기, 차량용 에어컨, 각종 베어링, 모터, 발전기, 브레이크, 안전벨트, 범퍼 등으로 구성된다.

18) USMCA 자동차 부록 제3조 제4항.

19) USMCA 자동차 부록 부표 C의 보조 부품은 고무 호스, 각종 밸브, 잠금 장치, 소형 모터, 납산·니켈 카드뮴·니켈 철·기타 추진용 배터리, 신호 장치, 전구, 기타 측정 검사 장비, 자동 조절 또는 제어 기기 등이 있다.

20) USMCA 자동차 부록 제3조 제5항.

표 2-2. 승용차 및 경형트럭의 부품별 RVC 요건

(단위: %)

부품 종류	계산 방법	'20. 7. 1.	'21. 7. 1.	'22. 7. 1.	'23. 7. 1.
완성차	순원가법	66	69	72	75
핵심 부품 (부표 A.1)	순원가법	66	69	72	75
	거래가격법	76	79	82	85
주요 부품 (부표 B)	순원가법	62.5	65	67.5	70
	거래가격법	72.5	75	77.5	80
보조 부품 (부표 C)	순원가법	62	63	64	65
	거래가격법	72	73	74	75

자료: USMCA 자동차 부록 제3조 제1항, 제2항, 제4항 및 제5항.

한편 핵심 부품과 그 구성 요소에 대해서는 별도의 표(부표 A.2)<sup>21)</sup>를 마련하여 RVC 계산 시 적용할 수 있는 방법에 대해 규정하고 있다. 목록에 기재된 모든 핵심 부품이 앞서 기술한 핵심 부품(첨단 배터리는 제외)의 RVC 요건을 만족하여 원산지 상품으로 인정받은 경우에만 해당 핵심 부품을 사용한 승용차 및 경형트럭도 원산지 상품으로 인정된다.<sup>22)</sup> 부표 A. 2 핵심 부품의 RVC를 계

21) USMCA 자동차 부록 제3조에 따른 승용차 및 경형트럭의 원산지 결정을 위한 부품 및 구성 요소(부표 A.2)

제1열	제2열
부품	구성 요소(세부)
엔진 (engine)	헤드(heads), 블록(blocks), 크랭크샤프트(crankshafts), 크랭크케이스(crankcases), 피스톤(pistons), 로드(rods), 헤드 서브어셈블리(head subassembly)
변속기 (transmission)	변속기 케이스(transmission cases), 토크 컨버터(torque converters), 토크 컨버터 하우징(torque converter housings), 기어 및 기어 블랭크(gears and gear blanks), 클러치(clutches), 밸브 바디 어셈블리(valve body assembly)
차체 및 새시 (body and chassis)	주요 차체 패널(major body panels), 보조 패널(secondary panels), 구조용 패널(structural panels), 프레임(frames)
차축 (axle)	차축 샤프트(axle shafts), 차축 하우징(axle housings), 차축 허브(axle hubs), 캐리어(carriers), 차동기어(differentials)
서스펜션 시스템 (suspension system)	충격 흡수 장치(shock absorbers), 스트럿(struts), 컨트롤 암(control arms), 스웨이 바(sway bars), 너클(knuckles), 코일 스프링(coil springs), 리프 스프링(leaf springs)
조향 시스템 (steering system)	스티어링 칼럼(steering columns), 스티어링 기어/랙(steering gears/racks), 콘트롤 유닛(control units)
첨단 배터리 (advanced battery)	셀(cells), 모듈/어레이(modules/arrays), 조립 팩(assembled packs)

자료: USMCA 자동차 부록 부표 A.2.

산할 때 비원산지 재료를 계산하는 방법은 두 가지로, 개별 핵심 부품의 비원산지 재료를 합하는 방식과 모든 핵심 부품을 하나의 단일 부품(슈퍼 코어<sup>23)</sup>)으로 간주하고 비원산지 재료를 합하는 방식이 있다.<sup>24)</sup> 이러한 방식은 일반적인 RVC 계산 방식과 다른 USMCA에만 적용되는 변형된 계산 방법으로 RVC 요건 충족을 보다 용이하게 해주는 효과가 있다. 특히 모든 핵심 부품을 하나의 부품으로 간주하여 계산할 경우 개별 핵심 부품이 모두 북미산일 필요가 없으므로 제3국산 저부가가치 핵심 부품의 사용이 가능해져 기업의 RVC 충족 부담이 완화된다.

더불어 첨단 기술 차량의 경우 기술 변화에 대응하고 역내산 부품 사용을 촉진하기 위해 핵심 부품 목록(표 A.2)을 보완 및 수정할 수 있도록 하였고, 요청 시 당사국 간 논의 및 합의를 통해 표 A.2를 조정하도록 하였다.<sup>25)</sup>

## 나. 철강 및 알루미늄 구매와 노동가치함량

승용차, 경형트럭 및 대형트럭이 원산지 상품으로 인정받기 위해서는 당사국 영토 내에서 가치 기준으로 자동차 생산자가 구매한 철강과 알루미늄의 70% 이상이 원산지 상품이어야 한다.<sup>26)</sup> 더불어 철강은 협정 발효 후 7년부터 동 조항에 따라 모든 철강 제조 공정이 하나 이상의 당사국에서 이루어져야 원산지 상품으로 간주되며, 알루미늄은 협정 발효 10년 이후에 원산지 상품으로 인정되기 위한 적절한 요건을 검토하기로 하였다.<sup>27)</sup>

22) USMCA 자동차 부록 제3조 제7항.

23) USMCA 자동차 부록 제1조 정의에 따르면 슈퍼 코어(super-core)는 본 부록의 표 A.2의 좌측 옆에 명시된 부품으로, 제5.2조(평균법)에 따라 역내가치포함비를 계산 시 단일 부품으로 간주된다.

24) USMCA 자동차 부록 제3조 제8항-제9항.

25) USMCA 자동차 부록 제3조 제10항.

26) USMCA 자동차 부록 제6조 제1항

27) USMCA 자동차 부록 각주 74에서는 “본 협정 발효일로부터 7년이 경과한 날부터, 철강이 본 조에 따라 원산지 상품으로 인정되기 위해서는 철강 첨가제의 불순물을 제거하는 제련 공정을 제외한 모든 철강 제조 공정이 하나 이상의 당사국에서 이루어져야 한다. 이러한 공정에는 초기 용해, 혼합 공정과 코팅 단계까지 포함되며, 이러한 요건은 철강 제조 공정에 사용되는 원재료에는 적용되지 않는다. 이러한

노동가치비율(LVC)은 노동자에게 시간당 미화 16달러 이상의 임금을 제공하고 북미 지역에 소재한 공장에서의 생산 가치가 전체 자동차 생산 가치에서 일정 부분 이상을 차지하도록 하는 규정이다. LVC는 고임금 재료 및 생산 비용, 고임금 기술 비용 및 고임금 조립 비용으로 구성되며 차량 등급에 따라 차등 적용된다. 승용차의 LVC 요건은 발효 즉시 30%를 시작으로 단계적으로 상승하여 2023년 7월 1일까지 40%를 충족해야 하는데, 고임금 재료 및 생산 비용을 지속적으로 증가시켜야 한다.<sup>28)</sup> 경형트럭 및 대형 트럭은 발효 즉시 LVC 45%를 만족해야 한다.<sup>29)</sup>

표 2-3. 자동차 등급별 LVC 요건

차량 등급	시기	LVC	LVC 구성 요소별 비중		
			고임금 재료 및 생산 비용	고임금 기술 비용	고임금 조립비용
승용차	'20. 7. 1.	30%	15%p 이상	10%p 이하	5%p 이하
	'21. 7. 1.	33%	18%p 이상	10%p 이하	5%p 이하
	'22. 7. 1.	36%	21%p 이상	10%p 이하	5%p 이하
	'23. 7. 1.	40%	25%p 이상	10%p 이하	5%p 이하
경형트럭 및 대형트럭	'20. 7. 1.	45%	30%p 이상	10%p 이하	5%p 이하

자료: USMCA 자동차 부록 제7조 제1항 및 제2항.

고임금 재료 및 생산 비용은 시간당 16달러 이상의 임금을 지불하는 북미 지역 공장에서 만든 부품 및 소재 가치와 차량 조립 가치(또는 노동 비용)가 차량 가치에서 차지하는 비중을 산정한 값이다.<sup>30)</sup> 고임금 기술 비용은 북미 지역 자동차 제조업체의 연간 R&D 또는 IT 임금 지출 비용이 연간 총생산 임금 지출

원재료는 철강 스크랩(steel scrap), 철광석(iron ore), 선철(pig iron), 환원철·가공 또는 펠릿화된 철광석(reduced, processed, or pelletized iron ore) 또는 합금철(raw alloys)을 말한다"고 규정하고 있다.

28) USMCA 자동차 부록 제7조 제1항.

29) USMCA 자동차 부록 제7조 제2항

30) USMCA 자동차 부록 제7조 제3항(a).

에서 차지하는 비중을 말한다.<sup>31)</sup> 고임금 조립 비용은 자동차 제조업체가 북미 지역에 위치하고 평균 생산 임금이 시간당 미화 16달러 이상인 엔진 조립, 변속기 조립 또는 첨단 배터리 조립 공장을 갖고 있거나 그러한 공장과 장기 계약 체결을 입증하는 경우 최대 5%p 한도의 단일 가산점(single credit)을 부여할 수 있다.<sup>32)</sup>

## 다. 평균법 및 전환 기간, 규정 검토

평균법은 완성차 및 그 부분품의 RVC 계산 시 개별 차량 또는 부품 단위가 아닌 생산자의 회계연도 동안 (i) 한 당사국 영역 내 동일 공장에서 생산된 동일 차종(class)에 속하는 동일 모델 라인(model line), (ii) 한 당사국 영역 내 동일 공장에서 생산된 동일 차종, (iii) 한 당사국 영역 내에서 생산된 동일 모델 라인 또는 동일 차종 중 하나의 기준을 선택하고, 그 기준에 속하는 모든 차량 또는 수출되는 물량만 평균하여 계산할 수 있도록 허용한 규정이다.<sup>33)</sup> 동 규정은 생산자가 상품의 RVC 계산 시 자신의 편의에 따라 기준과 물량을 선택하고 평균하도록 하여 RVC 요건 충족을 보다 용이하게 해주는 효과가 있다.

더불어 강화된 자동차 원산지 규정에 대한 적응 기간으로 일정 요건을 충족하는 승용차 및 경형트럭에 대해 2년의 유예 기간을 두고 그동안 RVC 요건과 일부 LVC 요건을 완화해 적용할 수 있는 제도인 ASR을 도입하였다.<sup>34)</sup> USMCA 협정은 ASR 승인을 받기 위한 충족 요건, 적용 대상 수량, 연장 등에 관해 규정하고 있다.<sup>35)</sup>

31) USMCA 자동차 부록 제7조 제3항(b).

32) USMCA 자동차 부록 제7조 제3항(c).

33) USMCA 자동차 부록 제5조 제1항.

34) USMCA 자동차 부록 제8조 제1항.

35) 참고로 USMCA Implementation Act SEC.202A.(d)에서는 ASR 관련 요건의 공표, 신청 심사, 심사 및 승인 절차, ASR의 검토 및 수정, 요건 미충족 시 조치에 대해 규정하고 있다. USMCA Implementation Act SEC.202A.(d).(5)에 따르면 생산자가 (i) ASR 신청서에 기재한 조치를 이행하지 않거나, (ii) 허위 또는 오해의 소지가 있는 정보를 제공하거나, (iii) 중대한 변경 사항을 통지하지 않을 경우 ASR에

표 2-4. ASR의 주요 내용

요소	주요 내용
총족 요건 <sup>1)</sup>	(i) 해당 차량의 RVC가 순원가법 기준 62.5% 이상이어야 하며, 2025년 7월 1일에는 75%를 충족해야 함. (ii) 표 A.1의 핵심 부품(HS 8507.60 배터리는 제외)은 순원가법 기준 62.5% 또는 거래가격법 기준 72.5% 이상이어야 하며, 2025년 7월 1일에는 순원가법 기준 75% 또는 거래가격법 기준 85%를 충족해야 함. (iii) 철강 및 알루미늄 요건을 충족해야 하며, (iv) LVC 요건은 고임금 재료 및 생산 비용 요소에 대해 최대 5%p 범위 내에서 완화됨. ※ 전환 기간 동안 HS 8507.60류의 배터리(전기 승용차 또는 경형트럭 추진을 위한 주요 전력 공급원으로 사용되는 종류)의 경우 6단위 세번변경 또는 6단위 이하 세번변경이 발생할 경우 원산지 상품으로 인정됨. <sup>2)</sup>
적용 수량 <sup>3)</sup>	- ASR을 적용받을 수 있는 차량 수는 (i) 협정 발효 전 12개월 동안 협정국 영토에서 제조업체의 승용차 또는 경형트럭 총생산량의 10%, 또는 (ii) 협정 발효 전 36개월의 평균 생산량 중 더 큰 수로 제한됨. <sup>36)</sup> - 단 당사국은 자동차 제조업체가 협정 발효 후 5년 이내에 관련 요건을 충족할 것임을 상세하고 신뢰할 수 있는 계획으로 입증하는 경우 ASR 적용 대상 차량 수를 확대할 수 있음.
연장 및 기타 변경 사항 <sup>4)</sup>	- ASR 관련 규정은 자동차 제조사별로 적용할 수 있으며, 당사국들은 ASR의 적절한 연장 또는 기타 변경 사항이 협정국 영토 내 자동차 또는 부품 생산에 대한 신규 투자를 유발할 것으로 판단되는 경우에 이와 관련된 연장 또는 변경 사항에 대해 논의할 수 있음.

자료: 1) USMCA 자동차 부록 제8조 제2항.

2) USMCA 자동차 부록 각주 84에 따르면 해당 소호 내(within the subheading)에서의 변경 또는 다른 소호(from any other subheading)에서의 변경을 허용함.

3) USMCA 자동차 부록 제8조 제3항.

4) USMCA 자동차 부록 제8조 제5항.

한편 당사국의 요청이 있을 경우 승용차, 경형트럭 및 중형트럭에 대한 자동차 부록의 요건을 검토하고, 특히 첨단 기술 차량을 포함한 해당 차량의 구성과 기술 발전을 적절히 반영하는지 점검하도록 규정하고 있다.<sup>37)</sup>

따른 특혜 관세 대우 주장은 무효로 간주되고, 대상 차량에 ASR가 적용됨에 따라 납부하지 않아도 되었던 관세, 세금, 수수료, 이자 등이 부과될 수 있다.

36) USMCA 자동차 부록 제8조 제3항.

37) USMCA 자동차 부록 제9조 제1항.

## 2. 자동차 원산지 규정 관련 분쟁의 핵심 쟁점 및 패널 결정<sup>38)</sup>

### 가. 분쟁의 핵심 쟁점

USMCA 발효 전후로 협정국 간에 자동차 원산지 규정의 해석과 이행에 대한 의견을 교환하는 과정에서, 자동차의 RVC를 계산할 때 핵심 부품에 사용된 비원산지 재료 가치의 역내산 인정 여부를 두고 이견이 생겼다. 멕시코와 캐나다는 핵심 부품이 역내산으로 판정받으면 자동차의 RVC 계산 시 핵심 부품의 생산에 사용된 비원산지 재료를 포함하여 해당 부품의 가치를 100% 역내산으로 인정해 주어야 한다고 보았다. 반면 미국은 자동차의 RVC와 핵심 부품의 RVC는 별도로 계산되어야 하며, 핵심 부품이 원산지 상품으로 판정되더라도 자동차의 RVC 계산 시 핵심 부분에 사용된 비원산지 재료는 제외되어야 한다고 주장하였다. 본 사안에 대해 협정국 간에 비공식적인 협의가 진행되었으나 합의를 도출하지 못한 채, 2020년 12월 미국이 ASR 적용 대상 차량을 포함하여 미국으로 수입되는 모든 자동차의 RVC와 핵심 부품의 RVC를 분리하여 계산하는 것을 전제로 ASR 계획을 승인한다는 승인서를 해당 자동차 제조업체에 전달하면서 갈등이 본격화되었다. 2021년 8월 멕시코의 요청으로 협정국 간 공식적인 협의 과정이 진행되었으나 합의에 실패하였다. 2022년 1월 멕시코와 캐나다가 패널 설치를 요청하였고, 2023년 1월 패널보고서가 공개되었다.

USMCA 자동차 원산지 규정 관련 분쟁의 핵심 쟁점은 승용차, 경형트럭 및 그 부분품의 RVC에 관한 규정인 자동차 부록 제3조의 해석과, 제3조와 일반적

---

38) 본 절은 김민성(2023a)의 내용을 요약 정리하여 작성한 내용으로, 자세한 출처와 내용은 김민성(2023a)에서 다루고 있다.

인 상품의 RVC 계산 방법 및 롤업(roll-up) 원칙<sup>39)</sup>에 대해 규정한 협정 제4.5조(역내가치포함비율)와의 관계이다.

멕시코는 자동차 생산자가 자동차 부록 제3조 제8항 및 제9항의 비원산지 재료의 가치 계산 방식으로 핵심 부품의 RVC를 계산하고, 이러한 RVC가 제3조 제2항에서 규정하고 있는 핵심 부품의 RVC 요건을 만족하면 제3조 제7항에 따라 핵심 부품은 원산지 재료로 판정된다고 보았다. 이후 해당 핵심 부품이 자동차의 생산에 사용되면 협정 제4.5조 제4항에 따라 롤업 원칙이 적용되어 자동차의 RVC 계산 시 핵심 부품에 포함된 비원산지 재료를 포함하여 핵심 부품의 가치 100%를 역내산으로 인정해 주어야 한다고 주장하였다.

표 2-5. 자동차 부록 제3조의 주요 내용

		주요 내용
자동차 RVC	제1항	- 승용차 및 경형트럭의 RVC 요건: 협정 발효 후 3년까지 순원가법 기준 RVC 75% 충족
	제2항	- 부표 A.1의 승용차 및 경형트럭에 사용된 핵심 부품의 RVC 요건: 협정 발효 후 3년까지 순원가법 기준 RVC 75%, 거래가격법 기준 RVC 85% 충족
	제3항	- 승용차 및 경형트럭에 사용된 부표 A.1의 핵심 부품은 제2항의 RVC 요건을 충족할 경우에만 원산지 지위를 획득
	제4항	- 부표 B의 승용차 및 경형트럭에 사용된 주요 부품의 RVC 요건: 협정 발효 후 3년까지 순원가법 기준 RVC 70%, 거래가격법 기준 RVC 80% 충족
	제5항	- 부표 C의 승용차 및 경형트럭에 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(역내가치포함비율), 제4.6조(생산에 사용된 재료의 가치), 제4.7조(재료 가치에 대한 추가 조정), 제4.8조(중간재) 및 자동차 부록 제5조(평균법)를 적용

39) 롤업은 비원산지 재료를 사용하여 추가 가공을 거쳐 원산지 재료로 인정받은 재료가 이후 상품의 생산에 사용된 경우, 해당 상품의 RVC 계산 시 해당 재료의 생산에 사용된 비원산지 재료는 해당 상품의 비원산지 재료의 가치에 포함되지 않는다는 원칙을 말한다. 즉 원산지 재료로 인정을 받은 중간 재료의 가치를 100% 역내산으로 인정해 주는 것을 의미한다. 이러한 롤업 원칙은 한국의 기체결 FTA를 포함하여 대부분의 FTA 원산지 규정에 포함되어 있으며, USMCA 제4.5조 제4항에서도 규정하고 있다.

표 2-5. 계속

		주요 내용
핵심 부품 RVC	제7항	- 승용차 및 경형트럭에 사용된 부표 A.2의 1열 핵심 부품이 원산지 지위를 획득한 경우에 승용차 및 경형트럭도 원산지 상품으로 인정받으며, 해당 부품은 제2항의 RVC 요건을 만족할 경우에 원산지 지위를 획득함.
	제8항	- 부표 A.2의 제1열 핵심 부품의 비원산지 재료 가치 산정 방법(옵션1) (a) 제1열의 생산에 사용된 모든 비원산지 재료의 가치 (b) 제2열에 나열된 구성 요소 중 1열의 생산에 사용된 비원산지 구성 요소의 가치
	제9항	- 부표 A.2의 1열 핵심 부품의 비원산지 재료 가치 산정 방법(옵션2)으로 제1열의 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 구성 요소의 합
	제10항	- 부표 A.2에 나열된 첨단 기술 차량의 부분품에 대한 추가적인 설명이나 수정, 기술 발전에 따른 부표 A.2의 수정 논의가 가능함.

자료: 김민성(2023a), pp. 8-9를 바탕으로 업데이트.

캐나다는 협정 제4.5조 제4항의 롤업은 일반적으로 적용되는 원칙으로 핵심 부품이나 자동차가 동 조항에서 제외된다는 어떠한 문안도 없다고 지적하였다. 또한 자동차 부록 제3조 제6항은 핵심 부품과 자동차의 RVC 계산에 협정 제 4.5조를 적용한다고 명시하고 있으며, 제3조 제8항에서는 “협정 제4.5조에 따른 RVC 계산의 목적상”이라고 명시하고 있고, 제3조 제9항에서 “제8항에 추가하여/더하여”라고 명시하고 있다는 점도 지적하였다. 더불어 캐나다는 자동차 부록 제3조 제7항에서 해당 RVC 요건을 만족한 핵심 부품은 “원산지(originating)”라고 구체적으로 규정하고 있고, 차량에 조립된 원산지 재료는 협정 제4.5조 제4항의 의미에서 “이후 상품의 생산에 사용된 원산지 재료(originating materials)”에 해당되기 때문에 차량의 RVC 계산 시 롤업이 적용된다고 강조하였다. 캐나다는 자동차 부록 제3조 제7항에서 사용된 “원산지(originating)”라는 용어의 사용이 결정적인 근거가 되며 자동차 부록 제3조 제7항의 “원산지(originating)”라는 용어가 협정 제4.5조 제4항의 “원산지

재료(originating materials)”에서 언급한 “원산지(originating)”와 다른 의미를 갖는다고 판단할 근거가 없다고 설명하였다. 따라서 자동차 부록 제3조 제8항 및 제9항에 따라 핵심 부품의 비원산지 재료의 가치를 계산하여 핵심 부품이 원산지 재료로 판정받으면, 자동차의 RVC 계산 시 해당 핵심 부품의 비원산지 재료의 가치를 포함하여 핵심 부품의 가치를 100% 역내산으로 인정해 주어야 한다고 주장하였다.

반면 미국은 자동차 부록 제3조는 두 개의 요건으로 구별되는데, 제3조 제1항~제6항의 자동차 RVC 관련 요건과 제3조 제7항~제10항의 핵심 부품 원산지 요건으로 구성된다고 해석하였다. 따라서 미국은 핵심 부품의 원산지 요건은 자동차의 RVC 요건과는 독립적으로 적용되는 별개의 의무라고 보았다. 미국의 해석에 따르면 자동차의 RVC 계산은 자동차 부록 제3조 제1항~제6항에 따라 계산되며, 자동차의 RVC 계산 시 핵심 부품의 RVC는 제3조 제8항 및 제9항이 아닌 제3조 제2항에 근거하여 결정되고, RVC 계산 시 제3조 제6항에 따라 협정 제4.5조의 표준 규정(standard rules)에 따라야 한다는 것이다. 즉 미국은 자동차의 RVC 계산 시 핵심 부품의 RVC 판정을 위해 제3조 제8항 및 제9항의 비원산지 재료 계산 방식을 적용할 수 있다는 근거가 협정에 없으며, 이러한 특별한 계산 방법은 핵심 부품에 대한 별도의 원산지 요건으로서 핵심 부품의 RVC 계산에만 국한되어야 한다고 설명하였다.

## 나. 패널 결정의 주요 내용

패널은 멕시코와 캐나다의 주장과 유사하게 판정하였으며, 이에 대한 자세한 근거는 패널보고서(USA-MEX-CDA-2022-31-01) 제141항~제150항에서 설명하고 있다. 패널은 자동차 부록 제3조 제7항이 표 A.2 제1열의 핵심 부품이 원산지일 경우에 해당 차량이 원산지 요건을 충족한다는 점과, 핵심 부품은 제3조 제2항의 RVC 요건을 만족할 경우에만 원산지로 인정받을 수 있다는

점을 규정하고 있다는 것에 주목하였다. 그러나 패널은 자동차 부록 제3조 제7항이 동 조항에 따라 수행된 핵심 부품의 RVC 계산 결과를 제3조 제1항에 따른 차량의 RVC 계산에 사용이 가능한지 여부에 대해 명시하지 않았으며, 제3조 제8항 및 제9항 역시 이에 대해 규정하고 있지 않음을 지적하였다. 이러한 점은 협정 제4.5조 제4항을 고려하여 해석되어야 하는데, 패널은 협정에서 제4.5조 제4항의 적용 범위에 어떠한 제한도 없다고 판단하였다. 즉 패널은 자동차 부록 제3조에 명시된 제품에 협정 제4.5조 제4항을 적용하기 위해 제3조에서 이를 재차 언급할 필요가 없으며, 자동차 부록 제3조 제7항~제9항의 핵심 부품 규정은 제외된다는 어떠한 예외 조항도 존재하지 않는다고 보았다. 따라서 멕시코와 캐나다의 주장과 동일하게 핵심 부품이 자동차 부록 제3조 제7항의 요건을 만족하면 역내산으로 간주되고, 협정 제4.5조 제4항의 롤업을 적용 받을 수 있다고 판단하였다.

또한 패널은 자동차 부록 제3조 제7항이 자동차의 RVC 계산에 대해 규정하고 있지 않으며, 제3조 제8항 및 제9항에서 동 조항에 따른 핵심 부품에 대한 특별한 계산 방법에 의한 결과를 자동차의 RVC 계산에 적용할 수 있다고 규정하고 있지 않기 때문에 이를 적용할 수 없다는 미국의 주장에 대해서도 동의하지 않았다. 패널은 조문이나 문맥 어디에서도 적용에 관해 명시적인 규정이 필요하다는 내용이 없고, 자동차 부록 제3조 제7항~제9항의 비원산지 재료 계산 방법은 핵심 부품의 RVC 계산을 결정하는 수단이며, 핵심 부품의 RVC는 차량 RVC 계산의 투입 요소로 협정에서는 그 이상을 요구하지 않는다는 점을 언급하였다.

패널은 이러한 해석을 뒷받침하는 핵심 용어로 “원산지(originating)”를 제시하였다. 패널은 협정 제1.5조에서 “원산지(originating)”는 협정문 제4장(원산지 규정) 또는 제6장(섬유 또는 의류 제품)에 따라 원산지 자격을 갖춘 것을 의미하고, 협정 제4.1조에서 “원산지 상품(originating good)”과 “원산지 재료(originating material)”는 본 장에 따라 원산지 자격을 갖춘 상품 또는

재료로 정의된다는 점을 고려하여, 원산지의 의미가 그것이 사용된 문맥에 따라 달라질 수 있다는 미국의 주장 대신 협정에서 원산지라는 용어의 일관된 사용과 협정에서 정의된 그 지위를 강조하는 캐나다와 멕시코의 주장에 동의하였다. 즉 패널은 자동차 부록 제3조 전체에 걸쳐 사용된 “원산지(originating)”라는 용어에 다른 의미를 부여할 이유가 없으며, 제3조의 여러 부분에서 해당 용어가 사용되는 맥락을 고려하더라도 달리 해석할 근거가 없다고 보았다. 따라서 패널은 생산자가 자동차 부록 제3조 제7항에 따라 핵심 부품의 원산지 여부를 판단하고 핵심 부품의 원산지가 확정되면 협정 제4.5조 제4항에 따라 차량의 RVC 계산 시 핵심 부품에 대해 롤업을 허용해야 하며, 이를 허용하지 않을 경우 조항의 적용에 대한 예외를 명시하거나 원산지와는 다른 용어를 사용해야 한다고 판단한 것이다.

또한 패널은 보충적 해석 수단으로 협상 과정과 협정 체결 전후 과정에서 미국 협상단이 캐나다 대표단과 자동차 산업계 대표들에게 멕시코와 캐나다가 제시한 해석과 동일한 입장을 일관되게 표명한 점도 고려하였는데, 이는 당시 미국이 이러한 해석을 협정의 적절한 해석으로 공유했음을 시사한다고 지적하였다.

## 다. 패널 결정의 의미

패널 결정은 여러 측면에서 그 영향력과 의미하는 바가 크다. 패널 결정에 대해 미국은 역내산 가치포함비율 감소, 북미 내 투자 및 일자리 감소 등에 대한 우려를 나타내며 멕시코, 캐나다와 합의점을 도출하기 위해 협력하겠다는 입장을 공식적으로 발표하였다. 그러나 NAFTA 재협상의 배경과 목표, 자동차 산업의 광범위한 전후방 연관효과, 자동차 및 부품의 무역 적자 심화 등을 고려한다면 미국의 입장에서 이러한 패널 결정을 수용하기가 쉽지 않을 것이다. 미국은 USMCA 자동차 원산지 규정 강화로 인해 미국 내 자동차 및 부품 생산량 증가, 투자 유입, 공급망 강화 등의 효과를 기대하였다. 분쟁 과정에서 미국은 멕

시코와 캐나다의 관점에서 협정을 해석할 경우 자동차의 RVC가 부풀려지고, 캐나다와 멕시코에 조립 공장을 운영하는 다국적 회사들이 중국, 일본, 독일, 한국 등 제3국산 주요 부품의 수입을 지속적으로 확대할 것이라고 주장하였다. USITC는 핵심 부품에 대해 이러한 유연한 해석을 적용할 경우 북미산 가치포 함비율이 8~33% 감소할 것이라 추정하였고, 한 자동차 제조회사는 약 10%까지 감소할 것이라 예측하였다.

반면 완성차 제조사 및 부품 업체들은 이러한 패널 결정에 대해 대체적으로 긍정적인 반응을 보이며 신속한 이행을 촉구하였다. 핵심 부품에 대한 롤업이 허용됨에 따라 자동차의 RVC 요건 충족이 더 용이해졌기 때문이다. 더불어 핵심 부품을 하나의 부품으로 간주하는 슈퍼 코어 규정으로 인해 개별 핵심 부품이 모두 북미산일 필요가 없어졌으므로 제3국산 저부가가치 핵심 부품의 사용이 가능해져 기업의 선택 폭이 넓어지게 된다.

제도적인 측면에서 본 분쟁 사례는 패널 결정 자체의 의미도 중요하지만 패널 결정에 따른 후속 조치의 이행과 이에 대한 면밀한 모니터링도 중요하다는 점을 시사한다.<sup>40)</sup> 2025년 10월 기준 USMCA 제31장 일반 분쟁 해결 제도에 따른 분쟁 사례 중 총 5건에 대해 패널이 구성되어 판결이 완료되었다. 이 중 4건은 패널 결정에 대한 후속 조치가 완료되었으나 자동차 원산지 규정과 관련된 패널 결정에 대한 후속 조치는 아직까지 이루어지지 않고 있다는 점에서 본 사안의 중요성과 민감성을 짐작할 수 있다.

한편 2025년 4월 3일 캐나다는 무역확장법 제232조에 따라 자동차와 자동차 부품에 대해 25%의 수입 관세를 부과하는 미국의 조치를 대상으로 미국과의 협의를 요청하였다.<sup>41)</sup> 캐나다는 미국의 이러한 조치가 자동차 관련 서한(side letter on auto)에서 합의한 미국의 의무와 부합하지 않는 것으로 판단

---

40) 김민성(2023b), p. 107.

41) Government of Canada, "CUSMA. Active and concluded State-to-State dispute settlement cases"(검색일: 2025. 10. 22.).

하며, 구체적으로 미국은 (i) 승용차 및 특정 자동차 부품에 대해 캐나다산 제품을 제외하지 않은 채 조치를 부과하였으며, (ii) 해당 원산지 상품에 대한 USMCA 특혜 관세 대우를 거부하거나 어렵게 만들었으며, (iii) 해당 비원산지 상품에 대해 2018년 8월 1일 현재 유효한 미국의 MFN 세율보다 높은 관세를 부과하였다는 점을 지적하였다.<sup>42)</sup>

자동차 원산지 규정의 해석과 적용에 대한 협정국 간 이견과 더불어 관세 부과 조치에 대한 이의 제기까지 더해지면서 북미 자동차 산업에 대한 불확실성이 증대되고 있는바, 본 분쟁에 대한 후속 조치는 USMCA 공동 검토 시 주요 쟁점 의제가 될 것으로 전망된다.

---

42) *Ibid.*

표 2-6. USMCA 제31장에 따른 분쟁 사례

사례	제소국	피제소국	협약의 요청	패널 구성 요청일	최종 보고서 공개일	패널 판정 결과	최근 현황
유제품 TRQ 할당 조치	미국	캐나다	2020. 12. 9.	2021. 5. 25.	2022. 1. 4.	미국 승소	
결정질 실리콘 태양광 전지에 대한 세이프가드 조치	캐나다	미국	2020. 12. 22.	2021. 6. 18.	2022. 2. 15.	캐나다 승소	
유제품 TRQ 할당 조치 2023	미국	캐나다	2022. 5. 25.	2023. 1. 31.	2023. 7. 31.	캐나다 승소	후속 조치 이행 완료
멕시코의 유전자 변형 제품	미국	멕시코	2023.6. 2.	2023. 8. 17.	2024. 12. 20.	미국 승소	
캐나다의 디지털 서비스세	미국	캐나다	2024. 8. 30.	-	-	-	
자동차 및 부품에 대한 원산지 규정	멕시코, 캐나다	미국	2021. 8. 20.	2022. 1. 6.	2023. 1. 11.	멕시코, 캐나다 승소	
멕시코의 에너지 정책	캐나다, 미국	멕시코	2022. 7. 20.	-	-	-	진행 중
자동차 및 자동차 부품에 대한 미국의 제232조 수입 관세	캐나다	미국	2025. 4. 3.	-	-	-	
캐나다산 철강 및 알루미늄에 대한 미국의 제232조 수입 관세	캐나다	미국	2025. 3. 12.	-	-	-	
불법 약물 유통과 관련된 미국의 IEEPA 수입 관세	캐나다	미국	2025. 3. 4.	-	-	-	

자료: Government of Canada, "CUSMA. Active and concluded State-to-State dispute settlement cases"; USTR, "chapter 31 disputes"(모든 자료의 검색일: 2025. 10. 22.)을 참고하여 작성.

표 2-7. 분쟁 사례별 후속 조치 현황

사례	후속 조치
유제품 TRQ 할당 조치 1, 1) <sup>1)</sup>	- 2022년 캐나다가 이를 반영하여 새로운 정책을 수립하였고 이후 후속 분쟁에서는 캐나다가 승소하여 후속 조치 이행이 완료됨.
결정질 실리콘 태양광 전지에 대한 세이프가드 조치 <sup>1)</sup>	- 2022년 패널 결정의 이행을 촉진하고 캐나다산 태양광 제품에 대한 미국의 세이프가드 조치를 중단시키기 위해 양국 간 양해각서(MOU)를 체결하였고 후속 조치 이행이 완료됨.
멕시코의 유전자 변형 제품 <sup>2)</sup>	- 멕시코 정부가 2025년 2월 유전자 조작 옥수수 수입 제한 조치를 철회하기로 결정함에 따라 패널 결정에 대한 후속 조치가 완료됨. - 전문가들은 이러한 조치가 USMCA 규정을 준수하겠다는 멕시코 정부의 의지를 보여준다고 평가하였고, 한편 최근 미국-멕시코 관세 협상이 진행 중인 민감 상황에서 멕시코 정부가 양국의 교역 관계를 안정적으로 유지하기 위해 상기 조치를 결정할 것으로 보인다는 시각도 존재함.
캐나다의 디지털 서비스세 <sup>3)</sup>	- 2025년 6월 트럼프 대통령이 본 조치를 이유로 캐나다와의 모든 무역 협상을 중지하겠다고 발표한 이후 이를 만에 캐나다 재무부는 미국과의 무역협상 진전을 위해 디지털 서비스세를 폐지하겠다고 발표함에 따라 협의가 종결됨.

자료: 1) Government of Canada, "CUSMA, Active and concluded State-to-State dispute settlement cases"(검색일: 2025. 10. 22).

2) 외교부, 「멕시코 산업-에너지 동향: 유전자조각(GMO) 옥수수 분쟁 패널 결정 이행」(검색일: 2025. 10. 22).

3) 「캐나다 트럼프 임포: 이들만에 디지털세 폐지... 무역협상 재개」(2025. 6. 30)(검색일: 2025. 10. 22).

### 3. 자동차 관련 연계 조항

#### 가. 무역확장법 제232조 예외 및 멕시코산 차량에 대한 관세 상한

캐나다와 멕시코는 승용차(HS 8703.21-8703.90), 경형트럭(HS 8704.21, 8704.31) 및 그 부품에 대한 향후 미국의 수입 제한 조치에 대비하기 위하여 USMCA에 보호 장치를 마련하였다.

미국이 무역확장법 제232조에 따른 조치 부과 시 캐나다산과 멕시코산 승용차, 경형트럭 및 그 부품에 대한 유예 기간 부여, 적용 예외 수량, 분쟁해결절차 회부 허용에 관한 서한이 미국과 캐나다 간, 미국과 멕시코 간에 교환되었고, 이러한 서한은 협정의 일부를 구성하였다.

구체적으로 캐나다산과 멕시코산 해당 상품에 대해서는 제232조에 따른 조치를 최소 60일 동안 유예하고 60일 이후에는 일정 수량에 대해 면제해 주기로 하였다.<sup>43)44)</sup> 60일 이후 조치의 적용에서 제외되는 수량은 캐나다의 경우 승용차는 연간 기준 260만 대, 경형트럭은 전량, 그리고 자동차 부품은 세관 신고 가액 기준 연 324억 달러 상당의 규모이다.<sup>45)</sup> 멕시코에 대해서는 승용차는 연 가 260만 대, 경형트럭은 전량, 그리고 자동차 부품은 세관 신고 가액 기준 연 1,080억 달러 상당의 규모가 제외된다.<sup>46)</sup> 제외 대상 상품에 부과되는 관세는

43) USMCA CA-US Side Letter on 232 Process(November 30, 2018), USMCA MX-US Side Letter on 232(November 30, 2018).

44) 멕시코의 경우 제232조 적용 면제와 관련된 서한인 MX-US Side Letter on 232에서 자동차 및 부품에 대한 232조에 따른 조치를 60일 동안 유예해 준다는 내용이 명시되었다. 반면 캐나다의 경우 관련 내용이 Side Letter Text on 232 CA-US Response에 없으나 CA-US Side Letter on 232 Process 서한에서 캐나다산 상품 또는 서비스에 대해 제232조에 따른 관세 부과나 수입 제한과 같은 조치를 최소 60일 동안 부과하지 않기로 하고 60일 동안 산업 동향(industry dynamics)과 교역 패턴을 기반으로 적절한 결과를 도출하기 위해 노력한다고 명시하고 있어, 자동차 및 부품에 대한 제232조에 따른 조치를 60일 동안 유예해 주는 것으로 해석할 수 있다. 동일하게 멕시코산 일반 상품 또는 서비스에 대한 제232조 60일 유예와 관련된 내용은 MX-US Side Letter on 232 Process에서 규정하고 있다.

45) USMCA Side Letter Text on 232 CA-US Response(November 30, 2018).

원산지 규정을 충족하는 경우 USMCA 특혜 관세를 적용받으며, 원산지 규정을 충족하지 못한 경우에는 2018년 8월 1일 현재 유효한 미국의 MFN 실행 세율을 초과할 수 없다.<sup>47)</sup>

캐나다와 멕시코는 예외 적용 대상 승용차 및 부품의 수량을 모니터링 및 관리하고, 수량 할당을 위한 방법론을 개발하여 미국과 협의해야 한다.<sup>48)</sup> 더불어 이와 관련된 분쟁이 발생할 경우 캐나다와 멕시코는 USMCA 제31장(분쟁 해결)에 따른 분쟁해결절차에 본 사안을 회부할 수 있다.<sup>49)</sup>

추가적으로 멕시코에 대해서는 미국의 MFN 실행 세율 인상 시 USMCA 원산지 규정을 충족하지 못한 승용차, 경형트럭 및 그 부품에 대해 적용할 수 있는 관세 상한에 대해서도 규정하고 있다.

USMCA 부속서 2-C(자동차 제품에 관한 멕시코와 미국 간 규정)는 제4장(원산지 규정)에 따른 요건을 충족하지 못한 채 멕시코에서 미국으로 수입되는 자동차 상품에 대한 관세를 추가적으로 규정하고 있다. 구체적으로 승용차에 대한 관세 상한은 최대 2.5%,<sup>50)</sup> 경형트럭은 최대 25%,<sup>51)</sup> 부속서 2-C에 나열된 부품은 2018년 8월 1일 현재 유효한 미국의 MFN 실행 세율을 넘을 수 없다.<sup>52)</sup>

미국이 승용차 및 해당 부품에 대한 MFN 실행 세율을 인상하더라도 멕시코의 대미 수출 능력을 보호하기 위해 USMCA는 협정상 요건을 충족하는 일정 수량에 대해서는 관세 상한을 두고 있다. 구체적으로 멕시코에서 수입된 승용차 중 USMCA 원산지 규정을 충족하지 못하더라도 협정에서 정한 요건을 충족

---

46) USMCA MX-US Side Letter on 232(November 30, 2018).

47) USMCA Side Letter Text on 232 CA-US Response(November 30,2018),USMCA MX-US Side Letter on 232(November 30, 2018).

48) *Ibid.*

49) USMCA Side Letter Text on 232 CA-US Response(November 30, 2018), USMCA MX-US Side Letter on 232 Dispute Settlement(November 30, 2018).

50) USMCA 부속서 2-C 제2조.

51) USMCA 부속서 2-C 제3조.

52) USMCA 부속서 2-C 제4조.

하는 경우,<sup>53)</sup> 미국은 연간 160만 대까지는 최대 2.5%까지만 관세를 부과할 수 있다.<sup>54)</sup> 또한 멕시코에서 수입된 자동차 부품 중 원산지 규정을 충족하지 못하더라도 협정에서 정한 요건을 충족하는 경우,<sup>55)</sup> 연간 1,080억 달러 상당의 물량에 대해서는 2018년 8월 1일 현재 유효한 미국의 MFN 실행 세율을 초과한 관세를 부과할 수 없다.<sup>56)</sup> 합의된 수량을 초과한 승용차 및 부품에 대해서는 해당 품목의 수입 시점에 유효한 미국의 MFN 시행 세율이 적용된다.<sup>57)</sup>

한편 제2기 트럼프 행정부는 2025년 3월 제232조에 따라 자동차 및 자동차 부품에 대해 25%의 관세를 부과하는 포고령을 공표하였다.<sup>58)</sup> 본 포고령에 따르면 USMCA 규정 준수 차량에 대해서도 미국산 함량을 제외한 비(非)미국산 함량에 대해 25%의 관세를 부과하기로 하고, USMCA 규정 준수 자동차 부품의 경우 미국산 함량과 비미국산 함량을 분리하여 산정할 수 있는 절차를 마련할 때까지 적용을 유예하기로 하였다. 캐나다는 이러한 미국의 조치가 USMCA 의무에 부합하지 않는다면 분쟁해결절차에 협의를 요청한 상태로, 60일 유예, 쿼터 면제, 비원산지 차량의 MFN 상한 등 제232조 예외 서한에서 합의한 보호 장치가 실질적으로 작동되고 있는지에 대한 우려가 제기되고 있다.

---

53) USMCA 부속서 2-C 제5조(a)에 따라 해당 차량은 제4.5조의 순원가법에 따라 RVC 62.5%를 충족하고, RVC 계산 시 자동차 부록 제10조(기타 차량의 역내가치포함비율) 제4항 및 제6항을 적용해야 한다.

54) USMCA 부속서 2-C 제5조(a).

55) USMCA 부속서 2-C 제5조(b)에 따라 해당 부품이 제4.5조에 따른 RVC가 순원가법 기준 50%, 거래 가치법 기준 60%를 충족하거나, 4단위 세번변경이 이루어져야 하며, RVC 계산 시 자동차 부록 제10조 제5항에 따른 평균법이 적용된다.

56) USMCA 부속서 2-C 제5조(b).

57) USMCA 부속서 2-C 제5조(d).

58) Proclamation 10908—Adjusting Imports of Automobiles and Automobile Parts Into the United States(2025. 3. 26).

표 2-8. 무역확장법 제232조 예외 및 멕시코산 차량에 대한 관세 상한

협정국	조치	적용 수량	적용 관세
캐나다	제232조 적용 예외	- 승용차: 연간 260만 대 - 경량차량: 전부 - 자동차 부품: 연간 324억 달러	- 원산지 규정 총족: 특혜 관세 - 원산지 규정 미총족: 2018년 8월 1일 현재 유효한 미국의 MFN 세율
멕시코	제232조 적용 예외	- 승용차: 연간 260만 대 - 경량차량: 전부 - 자동차 부품: 연간 1,080억 달러	- 원산지 규정 총족: 특혜 관세 - 원산지 규정 미총족: 2018년 8월 1일 현재 유효한 미국의 MFN 세율
	원산지 규정 미총족 차량	-	- 승용차: 2.5% 또는 해당 수입 당시 유효한 미국의 MFN 실행 세율 중 낮은 세율을 초과할 수 없음 - 경형트럭: 25% 또는 해당 수입 당시 유효한 미국의 MFN 세율 중 낮은 세율을 초과할 수 없음 - 자동차 부품(부속서 2-C): 2018년 8월 1일 시행 중인 미국의 MFN 세율 또는 해당 상품 수입 당시 시행 중인 MFN 세율 중 낮은 세율을 초과할 수 없음
	미국의 MFN 세율 인상 시 원산지 규정 미총족 차량	- 승용차: 연간 160만 대 - 자동차 부품: 연간 1,080억 달러의 자동차 부품 - 수량 초과 승용차 및 자동차 부품	- 최대 2.5% - 2018년 현재 유효한 미국의 MFN 세율 적용 - 해당 품목의 수입 시점에서 유효한 MFN 세율 적용

자료: USMCA Side Letter Text on 232 CA-US Response와 USMCA MX-US Side Letter on 232 및 USMCA 부속서 2-C를 바탕으로 저자 작성.

## 나. USMCA 공동 검토

협정 제34.7조(검토 및 기간 연장)는 협정의 공동 검토와 연장, 종료 절차에 대해 규정하고 있다. 협정은 발효일로부터 16년 후에 종료되나, 모든 당사국이 협정 지속을 원한다고 확인되면 추가 16년이 연장된다.<sup>59)</sup> 협정 발효 6년 후에

59) USMCA 본 협정문 제34.7조 제1항.

자유무역위원회(Free Trade Commission)는 본 협정의 운영에 대한 공동 검토를 실시하고, 당사국이 제출한 조치 권고안을 검토하여 적절한 조치를 결정한다.<sup>60)</sup> 각 당사국은 공동 검토 회의 최소 1개월 전까지 위원회가 취할 조치에 관한 권고안을 제출할 수 있다.<sup>61)</sup> 공동 검토의 일환으로 모든 당사국의 협정 연장 의사가 서면으로 확인되면 협정은 자동적으로 16년 연장되며, 위원회는 다음 6년 기간 종료 전까지 다시 공동 검토를 실시해 협정의 추가 연장 여부를 검토한다.<sup>62)</sup> 어느 한 당사국이라도 연장 의사가 서면으로 확인되지 않을 경우 위원회는 본 협정의 잔여 기간 동안 매년 공동 검토를 실시한다.<sup>63)</sup> 다만 해당 검토 종료 시점과 본 협정 만료 시점 사이에 모든 당사국의 연장 의사가 서면으로 확인될 경우 본 협정 기간을 16년 연장할 수 있다.<sup>64)</sup> 당사국이 본 협정의 기간을 16년을 더 연장하기로 결정한 시점부터 위원회는 6년마다 공동 검토를 실시하고 연장 여부에 대해 논의한다.<sup>65)</sup>

이러한 규정에 따라 2026년 7월 1일 첫 번째 공동 검토가 개최될 예정이다. 공동 검토에서 미국, 캐나다와 멕시코가 협정 연장에 동의할 경우 2032년 7월 1일 두 번째 공동 검토가 개최되고 2048년 7월 1일까지 협정을 연장할지 말지에 대해 다시 논의한다. 만약 공동 검토에서 당사국이 협정을 연장하지 않기로 동의한 경우 10년 동안 매년 공동 검토를 실시한다. 동 기간 동안 협정국은 언제라도 협정 연장에 동의할 수 있으며 이 경우 협정은 추가적으로 16년이 연장되나, 협정 연장에 동의하지 않을 경우 협정은 2036년 7월 1일에 종료된다.

---

60) USMCA 제34.7조 제2항.

61) *Ibid.*

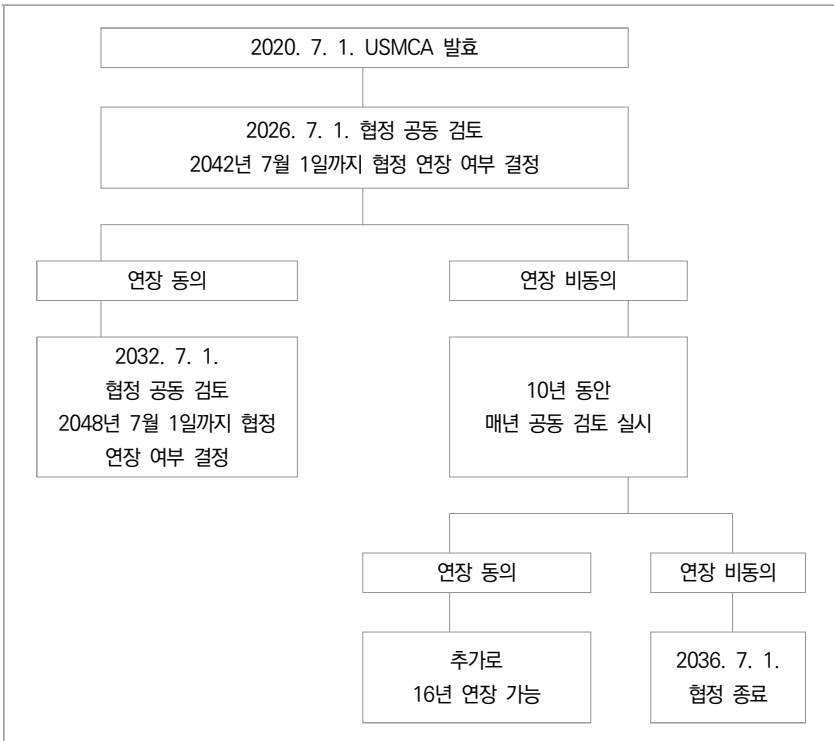
62) USMCA 제34.7조 제3항.

63) USMCA 제34.7조 제4항.

64) *Ibid.*

65) USMCA 제34.7조 제5항.

그림 2-1. USMCA 공동 검토 절차



자료: American Chamber/Mexico, "USMCA Review Process"(검색일: 2025. 10. 27.)의 내용을 바탕으로 저자 작성.

그러나 제34.7조 자체의 모호성과 최근 미국 우선주의 통상 정책에 따른 당사국 간 긴장 및 갈등 고조, 국내 정치적 이해 관계와 맞물리면서 이번 공동 검토는 협정 운영에 대한 단순한 평가를 넘어서 북미 무역 체제에 근본적인 변화를 가져오는 중요한 계기가 될 수 있다. 제34.7조는 위원회가 각국이 제출한 조치 권고안을 평가하는 방법이나 우선순위를 선정하는 방법에 대해 명시적으로 규정하고 있지 않으며, 어떠한 제안을 고려하거나 기각해야 할지 결정하는 기준도 명시하지 않았다.<sup>66)</sup> 또한 동 조항에 따른 공동 검토의 목적은 협정의

66) Baker, Bitar, and Wayne(2024), p. 2.

운영 결과에 대한 평가이나, 실질적으로는 미국의 통상 압박 수단으로 활용되어 쟁점 이슈에 대한 재협상이 될 가능성이 높다. 공동 검토에서 캐나다와 멕시코는 협정의 기본 원칙을 유지하는 선에서 개정하기를 원하고 있지만 미국은 협정 전반에 대한 재협상을 요구하고 있다. 이 과정에서 공동 검토는 지역 경쟁력을 강화하기 위한 토대로 활용되기보다는 국내의 정치적 목적을 달성하는 데 사용될 위험이 존재한다.<sup>67)</sup>

## 다. 특정 사업장 노동 신속대응 메커니즘

특정 사업장 노동 신속대응 메커니즘(RRM: Facility-Specific Rapid-Response Labor Mechanism, 이하 RRM)의 도입은 자동차 원산지 규정 강화와 더불어 USMCA의 대표적인 성과 중 하나로 평가된다. RRM은 특정 사업장에서의 노동권 침해를 조사하고 해결하기 위한 별도의 노동 관련 분쟁해결절차로, 노동권 위반에 대한 책임과 조치를 국가가 아닌 해당 사업장에 직접 부과한다는 점에서 기존 FTA의 국가 간 분쟁해결절차와 차별화된다.

동 제도에 따라 설치된 패널이 해당 사업장에서 노동권 침해가 있다고 결정하면, 제소국은 해당 사업장에서 생산된 상품이나 서비스에 대한 특혜 관세 대우를 중지하거나 벌금(penalty)을 부과할 수 있다.<sup>68)</sup> 또한 동일 사업장 또는 동일인이 소유 또는 지배하는 관련 사업장에서 동일 또는 관련 상품이나 서비스에 대한 위반 행위가 2회 이상 발생한 경우, 추가적으로 해당 상품이나 서비스에 대한 수입 자체까지도 금지할 수 있는 구제 조치가 허용된다.<sup>69)</sup>

---

67) *Ibid.*, p. 5.

68) USMCA 부속서 제31-A 제2항.

69) USMCA 부속서 제31-A 제4항.

표 2-9. 미국-멕시코 간 노동 신속대응 메커니즘의 주요 내용

구성 요소	주요 내용
국내 청원 절차	- 미국은 USMCA 이행법에 따라 미국 내 법무처 노동위원회(Interagency Labor Committee)를 설치하고 노동법 위반 혐의에 대한 청원을 수용하는 절차를 의무화함.
청원 주체	- USMCA 당사국의 민간인, 기업, 노동단체, 비정부단체 등 누구나 청원을 할 수 있음.
분쟁 대상	- 대상 시설(Covered Facility)에서의 결사의 자유, 단체 교섭권 등 노동권의 부인 및 거부 행위
대상 시설 및 우선 대상 분야	- 대상 시설은 (i) 당사국 간 거래되는 상품을 생산하거나 서비스를 공급하는 당사국 영토 내에 있는 사업장 또는 (ii) 당사국 영토 내에서 다른 당사국의 상품이나 서비스와 경쟁하는 상품을 생산하거나 서비스를 공급하는 사업장을 의미함. - 우선 대상 분야는 공산품 생산, 서비스 공급, 광업과 관련된 분야로, 공산품의 예시로 항공우주 제품 및 부품, 자동차 및 자동차 부품, 화장품, 제빵류, 철강 및 알루미늄, 유리, 도자기, 플라스틱, 금속제품, 시멘트 등을 제시함.
1단계 절차: 당사국 간 통지, 조사 및 협의	- 민간에서 청원을 제기하면 미국정부는 검토 과정을 거쳐 멕시코에 분쟁 절차 개시를 통보하고 동 사안에 대해 멕시코의 자체 조사를 요청함. - 멕시코는 자체 조사 개시 후 45일 이내에 조사 결과에 대해 서면 통보해야 함. - 자체 조사 결과 노동권 침해가 있었다고 판단된 경우 멕시코는 미국과 시정 조치(remediation) 계획에 대해 협의함.
2단계 절차: 패널 설치, 입증 및 결정	- 패널 설치: (i) 멕시코가 미국의 요청에도 불구하고 노동권 부인 및 거부 행위에 대해 조사하지 않는 경우, (ii) 멕시코가 노동권 부인 및 거부 행위가 없다고 결정했으나 미국이 이에 동의하지 않는 경우, (iii) 멕시코가 노동권 부인 또는 거부 행위가 있다고 결정했으나 미국이 요청하는 시정 조치에 동의하지 않은 경우에 이루어짐. - 패널은 피제소국인 멕시코에 입증 요청과 함께 멕시코의 자체 조사 및 시정 조치에 대한 서류 제출을 요구함. - 패널은 노동권 부인 및 거부 행위의 존재 여부에 대해 판단하고, 노동권 부인 및 거부 행위의 심각성에 대한 견해와 가능할 경우 관련 책임자를 결정에 포함시켜 서면으로 공개해야 함.
구제 조치	- 패널이 노동권의 부인 및 거부가 존재한다고 판단하는 경우, 제소국인 미국은 해당 사업장으로부터의 상품 및 서비스 수입에 대한 구제 조치를 부과할 수 있음. - 구제 조치로서 노동법을 위반한 사업장에서 생산되는 상품이나 서비스에 대한 특별 관세 증치, 벌금 부과 등이 가능하며, 동일한 사업장에서 위반행위가 반복될 경우 수입 자체를 금지할 수 있음.

자료: 설송이(2020), pp. 2-6의 내용을 요약 정리하여 표로 작성.

자동차 및 자동차 부품 관련 이해관계자 입장에서 보면, 자동차 및 자동차 부품 산업이 RRM의 우선순위 대상 분야라는 점과 더불어 그간 RRM에 대한 발동이 자동차 및 자동차 부품 분야에 집중되어 있다는 점에서 미치는 영향력이 크다.

2025년 10월 기준 멕시코 사업장에 대한 미국의 RRM 발동 건수는 총 39건이며 이 중 자동차 및 자동차 부품에 대한 발동 건수가 24건으로 전체의 61.5%를 차지하고 있다. 자동차 및 자동차 분야에 대한 RRM 발동 건수는 2023년 10건으로 최고치를 기록한 이후 4~5건으로 감소하긴 하였으나 다른 산업에 비해 여전히 높은 수치이다.

표 2-10. 멕시코 사업장에 대한 미국의 RRM 발동 건수

(단위: 건)

구분	2021	2022	2023	2024	2025. 10.	총계
전체	2	3	13	13	8	39
자동차 및 자동차 부품	2	3	10	5	4	24

자료: USTR, "Chapter 31 Annex A: Facility-Specific Rapid-Response Labor Mechanism"(검색일: 2025. 10. 31.)의 자료를 바탕으로 저자 작성.

이처럼 자동차 및 자동차 부품 분야에 RRM이 집중된 이유는 (i) 자동차와 자동차 부품은 RRM의 우선순위 제조업 분야 중 하나이며, (ii) 미국 자동차 노조와 미국 철강 노조, 미국 노동총연맹-산업별 노조회의가 청원 제기에 핵심적인 역할을 하고, (iii) 멕시코의 주요 자동차 제조 지역을 중심으로 근로자들이 RRM 절차에 대한 정보를 이웃 및 지역 사회와 공유했기 때문인 것으로 분석된다.<sup>70)</sup>

70) Claussen(2024), p. 40.

## 4. 소결

USMCA는 스용차 및 경형트럭의 RVC를 75%로 상향하고, 자동차 부품을 핵심·주요·보조로 구분하여 RVC 요건으로 각각 75%, 70%, 65%를 규정하였다. 또한 전체 구매 중 북미산 철강 및 알루미늄의 구매가 70% 이상이어야 하며, 차량 가치의 40%를 시간당 16달러 이상의 임금을 지급하는 북미 내 시설에서 생산해야 하는 요건이 새롭게 추가되었다. 동시에 이러한 요건 강화에 따른 기업의 준수 부담 완화를 위해 3년간 단계적으로 적용하기로 하고, 추가적으로 일정 요건을 충족할 경우 보다 완화된 기준을 2년 동안 적용해 주는 유예 기간 제도인 ASR을 도입하였다. 더불어 완성차 및 부품의 RVC 계산 시 생산자가 편의에 따라 기준과 물량을 선택하여 평균화하도록 한 평균법과 핵심 부품의 RVC 계산 시 슈퍼코어와 같은 특별한 개념을 도입하여 RVC 계산에 유연성을 부여하기도 하였다.

그러나 협정 발효 후 원산지 규정의 해석과 적용에 대해 회원국 간 이견으로 분쟁이 발생하였다. 분쟁의 핵심 쟁점은 완성차의 RVC 계산 시 핵심 부품의 생산에 사용된 비원산지 재료에 대한 역내산 인정 여부였다. 멕시코와 캐나다는 핵심 부품이 원산지로 인정받으면 롤업(roll-up) 원칙에 따라 완성차의 RVC 계산 시 핵심 부품의 생산에 사용된 비원산지 재료를 포함하여 해당 핵심 부품의 가치가 100% 역내산으로 인정받아야 한다고 주장하였다. 반면 미국은 완성차의 RVC 요건과 핵심 부품의 RVC 요건은 독립적으로 적용되는 별개의 의무로, 핵심 부품에 대한 특별한 계산 방식은 핵심 부품의 RVC 계산에만 국한되어야 하며 자동차 RVC 계산에는 사용될 수 없다는 입장이었다. 이에 대해 패널은 “원산지(originating)”라는 용어는 협정 전반에 동일한 의미로 사용되었다는 점을 근거로 핵심 부품이 원산지로 인정되면 자동차의 RVC 계산 시 롤업이 허용되어야 하고, 이를 허용하지 않으려면 조항의 적용에 대한 예외를 명

시하거나 원산지와는 다른 용어를 사용해야 한다는 점을 지적하였다. 패널 결정에 따라 멕시코와 캐나다가 승소하였으나 아직까지 미국과의 합의점을 찾지 못하고 있다. USMCA 발효 후 5건의 패널 결정 중 4건에 대한 후속 조치가 완료되었으나 자동차 원산지 규정과 관련된 분쟁에 대한 후속 조치만 아직까지 이루어지지 않았다는 점에서 본 사안의 중요성과 민감성을 짐작할 수 있다.

한편 향후 미국의 제232조에 따른 수입 제한 조치에 대한 보호 장치로 멕시코와 캐나다로부터 수입되는 일정 수량의 승용차 및 경형트럭, 그 부품에 대한 예외를 규정하는 서한이 멕시코와 미국, 캐나다와 미국 간에 교환되어 협정의 일부로 구성되었다. 제232조 적용 예외 수량은 USMCA 원산지 규정을 충족하는 캐나다산 및 멕시코산 상품에 대해서는 각각 연간 260만 대의 승용차, 경형트럭 전량이다. 자동차 부품의 경우 캐나다는 연간 324억 달러, 멕시코는 1,080억 달러에 대해 제232조 적용이 제외된다. 이러한 대상 상품이 USMCA 원산지 규정을 충족하면 특혜 관세를 적용하고, 충족하지 못하는 상품에 대한 관세는 2018년 8월 1일에 유효한 미국의 MFN 실행 세율을 초과할 수 없도록 하였다. 캐나다는 2025년 트럼프 2기 행정부의 자동차 및 자동차 부품에 대한 25% 관세 부과 조치가 본 서한의 위반이라며 분쟁해결절차에 협의를 요청한 상태이다.

또한 멕시코에 대해서는 미국이 승용차, 경형트럭 및 자동차 부품에 대한 MFN 관세를 인상하는 경우에 대비해 USMCA 원산지 규정을 충족하지 못하는 물량에 대해서도 협정에 정한 범위 내에서 관세 상한을 설정하였다. 구체적으로 원산지 미충족 승용차는 2.5%, 경형트럭은 25%, 자동차 부품은 2018년 8월 1일 기준 유효한 MFN 실행 세율을 초과할 수 없도록 하였다. 만일 미국의 MFN 세율이 인상될 경우에는 원산지 미충족 차량 및 부품 중 협정이 정한 일정 요건을 충족하는 경우에 한해 승용차는 연간 160만 대까지 최대 2.5%, 자동차 부품은 연 1,080억 달러 상당에 대해 2018년 8월 1일 기준 유효한 MFN 실행 세율을 초과할 수 없도록 규정하였다.

한편 USMCA의 공동 검토 및 기간 연장에 대한 규정 자체의 모호성과 최근의 미국 우선주의 통상 정책에 따른 당사국 간 긴장감 고조, 국내 정치 및 이해관계가 맞물리면서, 2026년 공동 검토는 협정 운영에 대한 단순한 평가를 넘어 북미 무역 체제에 근본적인 변화를 가져오는 중요한 계기가 될 수 있다.

RRM은 자동차 원산지 규정 강화와 더불어 USMCA의 대표적인 성과 중 하나로 평가받고 있으나, 자동차 및 자동차 부품 산업에 대해 집중적으로 제기됨에 따라 관련 산업에 부담으로 작용하고 있다.

종합하면, USMCA 자동차 원산지 규정은 규정 자체가 복잡하고 엄격하여 기업의 준수 부담이 높아지는 결과를 가져왔으며, 규정의 해석과 적용에 대한 협정국 간 분쟁이 발생하면서 제도 운영의 불확실성이 확대되고 있다. 또한 원산지 규정 외에도, 미국이 제232조에 따라 자동차 및 자동차 부품에 대한 고율 관세를 캐나다와 멕시코에 부과하면서 협정에서 합의한 예외 적용이 원활하게 이행되지 않는 문제도 나타나고 있다. 여기에 공동 검토 메커니즘으로 인한 규정의 예측 가능성 및 안정성 저하, 자동차 산업에 집중적으로 제기된 RRM에 따른 추가 부담이 결합되면서 원산지 규정 이행 시 기업의 어려움이 가중되고 있다. 즉 자동차와 관련된 제232조 적용 예외, 공동 검토, RRM 등의 조항이 미국의 국내 정치·이해관계 및 협상 레버리지와 결합되는 과정에서 불확실성을 증폭시키는 방식으로 작동하는 양상을 보이고 있다.

본 장은 USMCA 발효 전후 북미 자동차 산업의 변화와 한국의 대북미 수출 및 투자 변화 분석을 목적으로 한다. 이를 위해 다음 사항을 검토한다.

첫째, USMCA 발효 전후 북미 자동차 산업의 시장 구조와 그 변화를 북미 3개국을 중심으로 살펴보고, NHTSA 자료를 활용하여 북미에서 생산되는 완성차의 원산지 국가별 함량 분석을 통해 생산 공급망 구조를 파악한다.

둘째, USMCA 원산지 규정 관련 품목군인 경량차량(완성차), 자동차 부품(핵심/주요/보조), 철강/알루미늄 등에 대하여 북미 지역의 무역이 그간 어떻게 변화했는지 식별한다.

셋째, USMCA 발효 이후 미국을 중심으로 한국의 북미 지역에 대한 무역 및 투자가 어떻게 변모했는지 살펴본다.

다만 이러한 변화는 USMCA 발효 전후 기간에 미-중 갈등, 전동화 전환, 코로나19 팬데믹, 공급망 교란, 미국의 정책 변화 등 외부 요인이 병행된 점을 고려할 때, 원산지 규정의 단독 효과라기보다는 여러 요인이 복합적으로 작용한 결과로 해석할 필요가 있다. 원산지 규정과 외부 요인의 효과를 엄밀히 분리하기는 어렵지만, USITC 공청회(USITC 2024)에서 완성차 제조사 및 부품업체의 증언과 USITC(2025) 보고서의 분석 결과는 원산지 규정이 미국 자동차 산업에 일정한 영향을 미쳤음을 보여준다.

참고로 분석 기간은 USMCA 발효 전후 비교를 위해 2015년부터 2024년을 기준으로 하되, 분석의 목적이나 자료상의 제약에 따라 2019년과 2024년 혹은 2018~19년과 2023~24년을 비교하는 형태로 분석한다. 2023~24년은 USMCA 규정의 단계적 적용이 마무리되는 시점인 동시에 전동화와 공급망 재

편의 성과가 가시화되고 여러 외부적 충격이 안정화되는 시기로, 자동차 시장의 구조를 파악하는 데 가장 적절할 것으로 판단된다. 반면 2025년의 경우 본 연구의 현재 진행 시점에서 가용한 자료상의 제약이 있으며, 트럼프 2기 행정부의 새로운 정책적 충격과 불확실성<sup>71)</sup>이 반영되는 만큼 본 장의 분석에 활용하기에는 적절하지 않을 것으로 판단된다.<sup>72)</sup>

### 글상자 3-1. USMCA 발효 전후 발생한 주요 외부 요인

USMCA 발효를 전후하여 전동화 전환, 미-중 갈등, 코로나19 팬데믹, 공급망 교란, 미국의 통상 및 산업 정책 변화 등 다양한 외부 요인이 발생했다. 따라서 북미 자동차 산업 및 시장 구조의 변화는 USMCA라는 단일 협정의 효과를 넘어 여러 정책 및 환경 변수가 결합된 결과로 나타났을 가능성이 크다.

예를 들어, 미-중 무역 갈등에 따른 미국의 중국산 부품에 대한 고율 관세 부과(2018~19년 301조 관세 조치)는 USMCA와 연계되어 공급망의 탈중국화와 멕시코로의 생산기지 이전을 가속화했다. 멕시코는 USMCA 관세 혜택을 받을 수 있는 핵심적인 생산 거점으로 각광받았으며, 글로벌 제조사의 직접투자를 비롯한 대멕시코 진출 역시 증가해왔다. 다만 멕시코가 중국기업의 우회 수출을 위한 전략적 기지로 활용될 수 있다는 점이 새로운 통상 현안으로 부상하기도 하였다. 더불어 2018년 시행된 철강/알루미늄에 대한 232조 관세 조치의 경우 USMCA 협상을 계기로 멕시코와 캐나다에 대해 비교적 이른 시기(2019년 5월)에 관세가 면제되면서, 역내 공급망 강화에 유리하게 작용했을 것으로 보인다.

또한 전동화 확산은 자동차 산업의 구조를 근본적으로 변화시켰다. 기존 내연기관차의 핵심이 엔진과 변속기였다면, 전기차 체제에서는 배터리가 부가가치의 약 40%를 차지하는 가장 핵심적인 부품이 되었다. 이 과정에서 중국이 주요 플레이어로 급부상함에 따라, 글로벌 제조사들은 부품뿐만 아니라 완성차 및 배터리 전반에서 중국과의 경쟁 및 협력이라는 복잡한 상황에 직면했다. 한편 미국은 「인플레이션 감축법(IRA)」의 북미 최종 조립 요건(소비자 세액공제, 2022년), 미국 내 배터리 제조 요건(첨단제조생산 세액공제, 2023년), 외국우려집단(FEOC) 제한(2024년) 등을 통해 미국 중심의 전기차 공급망을 구축하고자 하였으며, 더불어 전기차 관련 품목에 대한 대중국 301조 조치를 확대(2024년)하기도 하였다.

- 71) 트럼프 2기 행정부의 관세 조치(232조, +25%)에서는 USMCA 요건을 충족하는 경우 자동차 부품은 관세가 면제되며, 완성차의 경우 미국산 함량만큼 관세가 감면된다. 또한 미국에서 조립되는 완성차의 제조사는 부품 수입의 관세를 일부(제조사별 합계 자동차 가격(MSRP)의 3.75%) 면제받을 수 있는데, 그 비중(MSRP의 15%(=3.75%/25%)에 해당하는 부품 수입)이 크지 않아 마찬가지로 USMCA 역내산 부품 사용의 중요성을 높이고 있다.
- 72) 232조 조치가 시행된 것은 2025년 4월(완성차)과 5월(부품)이며, 일부 국가와는 무역 협의를 통해 관세율이 조정(예: 한국은 11월 1일 수입분부터 15%로 소급 발효)되기도 한 만큼, 조치의 효과가 2025년에 전제적으로 반영되었다고 보기 어렵다. 또한 조치 시행을 전후로 밀어내기(front-loading)나 재고 조정 등을 통한 기업의 대응이 통계에 반영되는 만큼, 특정 월을 기준으로 구분한 통계치를 사용하는 것 역시 적절하다고 보기 어렵다.

세계적인 차량용 반도체 수급난 역시 산업 전반에 구조적인 변화를 일으켰다. 2021년 본격화된 반도체 부족은 자동차 생산량의 감소를 야기했을 뿐만 아니라, 제조사들이 고수익 차종 중심으로 생산 라인을 재편하고 수요와 공급의 불균형에 따른 자동차 가격 상승을 촉발하는 계기가 되었다. 이는 보호무역주의 기조와 맞물려 자동차 사업의 공급망 관리가 효율성 중심에서 안정성 중심으로 재편되는 데 결정적인 영향을 미쳤다.

이와 같은 외부 요인이 USMCA 원산지 규정의 단계적 적용 시기와 맞물려 진행되면서 자동차 제조사들은 위기 대응과 새로운 규제 준수를 동시에 수행해야 했고, 결과적으로 USMCA 원산지 규정의 효과는 여러 요인이 복합적으로 작용하여 나타났을 가능성이 크다.

## 1. 북미 지역 자동차 산업의 구조

### 가. 북미 지역 완성차 시장의 구조

북미 지역은 세계 최대 자동차 소비 시장인 미국을 포함하고 있는 만큼, 세계 자동차(완성차)<sup>73)</sup> 생산의 17.0%, 판매의 22.8%를 차지하는 거대 경제권이다. 특히 미국은 생산에서의 비중은 11.2%인 반면, 내수 판매에서의 비중은 18.8%에 달해 생산과 판매 간 격차가 크며 수출(8.8%) 역시 적지 않아 대규모 수입이 수반된다. 반면 멕시코와 캐나다의 경우 미국에 비하면 내수 시장 규모가 작아 세계 판매에서 차지하는 비중은 2% 내외에 불과하다. 그러나 멕시코는 세계 자동차 생산의 4.5%, 수출의 11.1%를 차지하며, 캐나다 역시 수출에 있어서는 약 4.5%로 상당한 비중을 차지하는 것으로 추산된다.<sup>74)</sup>

73) 원자료(KAMA 2025)에서 제공하는 자동차(완성차) 통계에는 화물차 및 버스가 승용차와 구분 없이 포함되어 있다. 다만 2023년 미국의 내수 판매(대수) 기준 중·대형 트럭 및 버스의 비중은 3.2%로 크지 않다. KAMA(2024), 「2023년 기준 세계자동차통계」, p. 28.

74) 원자료(KAMA 2025)상에서는 캐나다의 수출이 집계되지 않았다. 따라서 UN Comtrade의 통관 기준 무역 통계(UN Comtrade, 검색일: 2025. 12. 22.)를 이용하여 캐나다의 수출량을 보정하였으므로 추정치인 점을 감안해야 한다.

표 3-1. 북미 지역 3개국의 자동차 생산/판매/수출/수입 물량(2024년)

(단위: 천 대, %)

국가	생산	(비중)	판매	(비중)	수출	(비중)	수입	(비중)
미국	10,522	(11.2)	16,340	(18.8)	2,732	(8.8)	8,550	(36.1)
멕시코	4,198	(4.5)	1,554	(1.8)	3,479	(11.1)	835	(3.5)
캐나다	1,339	(1.4)	1,907	(2.2)	*1,402	(4.5)	1,969	(8.3)
북미 지역 계	16,060	(17.0)	19,801	(22.8)	7,612	(24.4)	11,354	(47.9)
전 세계	94,220		86,724		31,211		23,715	

주: 1) 수입은 원자료의 생산/판매/수출 물량을 이용하여 저자가 단순 계산한 값임.

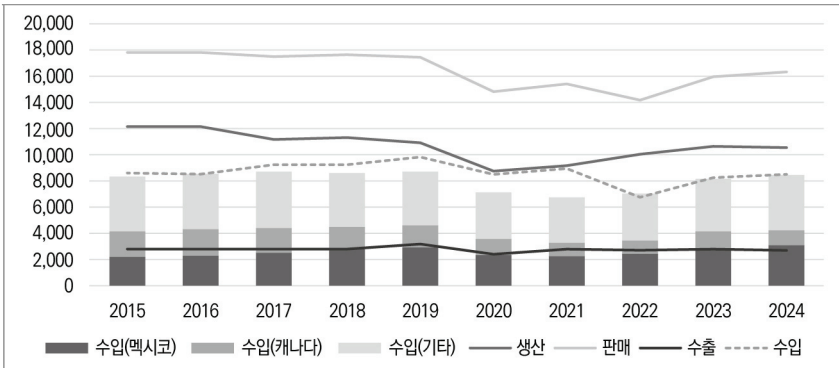
2) 캐나다의 수출(\*)은 원자료(KAMA)에서 제공되지 않아 통관기준 자료(UN Comtrade)를 이용하였으며, 이러한 자료원의 차이에 따라 생산보다 수출이 크게 조사되었음.

자료: KAMA, 통계센터(검색일: 2025. 12. 5.); UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.)를 이용하여 저자 작성.

미국은 2024년 기준 총 1,052만 대의 자동차를 생산했으며, 이 가운데 273만 대를 수출한 것으로 집계된다. 2024년 미국의 내수 판매가 1,634만 대라는 점을 감안하면 자동차 수입량은 약 855만 대에 이를 것으로 추산되며, 이는 같은 방식으로 계산한 세계 자동차 수입량의 약 36.1%를 차지하는 수치이다. 미국의 자동차 수입 상대국은 크게 캐나다, 멕시코, 그리고 나머지 국가로 나누어 볼 수 있는데, 지난 10년간 변화를 살펴보면 나머지 국가(EU, 일본, 한국 등)로부터의 수입 비중은 약 50% 내외가 유지된 반면, 멕시코의 비중은 증가(2015년 25.9%→2024년 36.8%)하고, 캐나다의 비중은 감소(23.7%→13.0%)하였다. 한편 2020년대 들어 미국의 자동차 판매량(2019년 1,749만 대→2024년 1,634만 대)은 과거에 비해 다소 감소세를 보이는데, 마찬가지로 수입량(977만 대→855만 대)과 생산량(1,089만 대→1,052만 대) 역시 감소세를 보였으나, 상대적으로는 수입보다 생산이 강세를 보이고 있다.

그림 3-1. 미국의 자동차 생산/판매/수출/수입 물량 연도별 추이(2015-24년)

(단위: 천 대)



주: 선 그래프는 KAMA 자료, 막대 그래프는 UN Comtrade 자료를 이용하였으며, 두 자료 간 집계 방식의 차이에 따라 수입량의 차이가 나타남.  
 자료: KAMA, 통계센터(검색일: 2025. 12. 5.); UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.)를 이용하여 저자 작성.

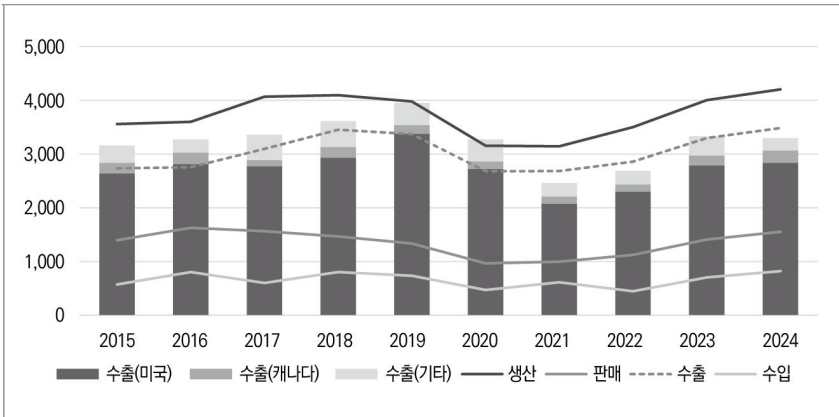
캐나다와 멕시코는 과거부터 미국의 인접국이라는 지리적인 이점과 NAFTA를 통한 무관세 무역을 기반으로 미국 자동차 시장의 주요한 공급자 역할을 해왔다. 멕시코의 경우 생산(420만 대) 대비 수출(348만 대)의 비율이 82.9%에 달하는 반면 수입(83만 대)은 적은 구조를 보인다. 멕시코의 자동차 수출에서 미국이 차지하는 비중은 2024년 86.6%에 달한다.

캐나다 역시 생산(133.9만 대) 대비 수출(133.6만 대)의 비율이 거의 1:1에 가까운 만큼, 북미 시장에서 공급자 역할을 담당하는 산업 구조가 뚜렷하다. 캐나다의 자동차 수출에서 미국의 비중은 2024년 기준 84.9%에 달하며, 이는 과거(2015년 94.6% 등)에 비해 줄어든 것이기는 하나 여전히 미국 시장을 겨냥한 수출 기지로서의 특징을 보여준다. 한편 캐나다는 판매(191만 대) 대비 수입(190만 대)의 비율도 1:1에 가까운데, 이는 다시 말하면 자동차 생산국임에도 불구하고 내수 판매의 대부분을 수입에 의존한다는 것을 보여준다.

한편 캐나다와 멕시코 간의 자동차 수출입을 살펴보면, 두 국가 간 수출 비중은 멕시코(→캐나다) 6.2%, 캐나다(→멕시코) 1.0%에 불과해, 완성차 판매와 관련해서는 양국 간 공급망이 잘 형성되어 있지 않은 것으로 보인다.

그림 3-2. 멕시코의 자동차 생산/판매/수출/수입 물량 연도별 추이(2015~24년)

(단위: 천 대)

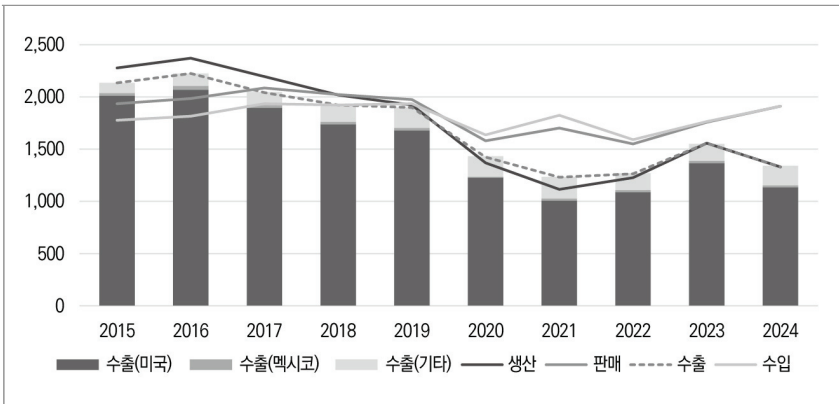


주: 선 그래프는 KAMA 자료, 막대 그래프는 UN Comtrade 자료를 이용하였으며, 두 자료 간 집계 방식의 차이에 따라 수출량의 차이가 나타남.

자료: KAMA, 통계센터(검색일: 2025. 12. 5.); UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.)를 이용하여 저자 작성.

그림 3-3. 캐나다의 자동차 생산/판매/수출/수입 물량 연도별 추이(2015~24년)

(단위: 천 대)



주: 선 그래프는 KAMA 자료, 막대 그래프는 UN Comtrade 자료를 이용하였으며, 두 자료 간 집계 방식의 차이에 따라 수출량의 차이가 나타남.

자료: KAMA, 통계센터(검색일: 2025. 12. 5.); UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.)를 이용하여 저자 작성.

지금까지 살펴본 바와 같이 북미 지역은 거대한 소비(수입) 시장(미국)과 생산(수출) 기지(멕시코/캐나다)가 통합된 구조를 보여준다. 각국의 생산, 판매 그리고 수출입 규모는 미국이 주요 생산지이자 압도적인 수요 시장이며, 멕시코가 주요한 공급 거점이 되고, 마지막으로 캐나다가 보완적 생산 거점이자 동시에 보완적 수요 시장의 역할을 하는 양상을 보여준다.

## 나. 북미 지역 자동차 생산 공급망의 구조

앞서 살펴본 바와 같이 북미 지역의 자동차 산업은 미국 시장에 공급하기 위한 생산을 중심으로 형성되어 있다. 멕시코와 캐나다는 생산의 대부분을 미국에 수출하고 있으며, 미국 역시 국내 생산의 약 74%를 내수 시장에 판매하고 있다. 미국이 비록 세계 최대 자동차 수입국이지만, 내수 판매에서 미국, 멕시코, 캐나다 3국의 생산(수출)분이 차지하는 비중 역시 약 72%에 달한다.

한편 미국 NHTSA는 ‘미국 자동차 라벨링 법(AALA: American Automobile Labeling Act)’ 관련 보고서를 통해 미국에서 판매되는 연식변경<sup>75)</sup> 승용차(신차)<sup>76)</sup>의 부품 원산지 및 가치 함량(Content)에 대한 자료를 제공하고 있다. AALA는 미국에서 판매되는 승용차의 모델(Carline)<sup>77)</sup> 단위로 미국/캐나다 부품 함유율, 여타 주요한 부품 공급국 및 함유율, 최종 조립지, 엔진/변속기 원산지 등을 명시하도록 의무화하고 있다. 이러한 정보는 단순히 소비자를 위한 정보를 넘어 자동차 제조사들의 공급망 구조와 특정 국가에 대한 의존도를 파악하고, 나아가 생산기지 전략이나 리스크 관리 능력을 추측하는 지표로 활용될 수 있다.

75) 자동차 제조사들은 각 모델에 대해 일반적으로 전년도 하반기 시점에 다음 연도의 연식변경 모델을 출시한다. 그러나 모델의 세대교체(full change 또는 facelift)나 단종 등을 이유로 연식변경이 이루어지지 않는다면 해당 자료에서 누락될 수 있다.

76) 탑승인원 12인 이하 및 총 중량 8,500파운드를 넘지 않는 신차(중고차 제외)로 SUV와 픽업트럭을 포함하며, 오토바이, 배달트럭은 포함되지 않는다. USMCA에서 분류하는 경량차량과 비교하면 대체로 유사한 범위의 자동차를 포괄하는 것으로 볼 수 있다.

77) ‘Carline’이란 차체, 차대 등 구조상 충분한 공통점이 있으며, 기본 설계와 모델명을 공유하는 차량군을 의미한다. 본 연구에서는 비슷한 의미를 가진 ‘모델’이라는 명칭으로 대체하여 사용한다.

AALA 자료를 이용하면 미국에 판매되는 북미산 자동차의 역내 부품 조달 집중도와 핵심적인 부품 공급국 등을 파악할 수 있으며, 특히 미국 제조사와 외국 제조사 간 차이도 조명해 볼 수 있다. 다만 AALA 자료는 소비자에게 라벨링을 통한 정보를 제공하는 것을 주 목적으로 하는 만큼 미시적 통계 차원에서의 정량 분석 자료로는 적합하지 않다. 또한 부품 가치 계산이나 원산지 판정 기준 등이 본 연구에서 주제로 하는 USMCA 원산지 규정과 상이할 수 있다는 점 등에서 한계가 있다.

따라서 본 연구에서는 AALA 자료에서 가용한 정량적 정보만을 활용하여 북미 지역의 자동차 생산 공급망 구조와 그 역학 관계를 단순하게 살펴보고자 한다. 이 자료는 미국에 판매되는 승용차만을 대상으로 하지만, 앞서 북미 자동차 산업이 미국 시장을 중심으로 이루어진다는 것을 살펴본 만큼, 이를 분석한 결과를 통해 북미의 자동차 생산 공급망 구조를 파악하는 데 큰 무리가 없을 것으로 생각된다. 본 절에서 중점적으로 살펴보고자 하는 내용은 첫째, 최종 조립지, 제조사 국적 등의 기준과 구분에 따른 미국/캐나다 부품의 함량(함유율), 둘째, 가장 주요한 공급국인 멕시코 부품의 함량, 셋째, 부품 함량에서 큰 비중을 차지하는 엔진/변속기의 원산지, 넷째, 북미에서 생산되는 자동차의 한국 부품 함량 등이다.

본 연구에서는 2025년(4월 7일 자) 기준<sup>78)</sup> AALA 자료<sup>79)</sup>를 사용하며, 각 기준과 구분에 따른 특정국 부품의 평균적인 함량은 해당 기준에 속한 모든 자동차 모델(Carline)들의 값을 산술평균(단순평균)하는 방식을 적용한다.<sup>80)</sup>

---

78) 자료의 발간 시점을 고려할 때 232조 관세 조치의 충격이 아직 반영되지 않았을 것으로 보이며, 따라서 USMCA 발효 이후 북미 지역 자동차 산업의 전반적인 공급망 구조를 파악하기에 가장 적절한 것으로 판단된다. 한편 가장 최근 발간된 2026년(2025년 10월 8일자) 자료의 경우 232조 조치의 충격이 일부만 반영되고 제조사들의 공급망 재편 역시 충분히 반영되지 않았을 것으로 생각된다(자료: Part 583 AALA Report 2026).

79) NHTSA, Part 583 AALA Reports 2025(검색일: 2025. 12. 31.).

80) AALA 자료는 각 자동차 제조사가 제출한 신고치를 기준으로 하며, 실제 판매량이나 차량 가격에 대한 정보 등은 포함되지 않는다. 따라서 여러 모델이 있을 때, 소량 판매되는 모델과 대량 판매되는 모델이 평균값 산출에서는 동일한 가중치로 반영된다는 한계가 있다.

표 3-2. 2025 AALA 자료의 주요 정보 및 본 연구에서의 활용

항목(원문)	설명	본 연구의 활용
최종 조립국 (Final Assembly Country)	<ul style="list-style-type: none"> <li>자동차 모델(Carlino)이 최종적으로 조립되어 출고되는 국가</li> <li>여러 국가에서 생산되는 경우 추가적인 최종 조립국을 별도 명시</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>미국, 멕시코, 캐나다에서 조립되는 228개 모델이 분석 대상</li> <li>추가적인 최종 조립국은 보조 기준으로만 활용(캐나다 2개)</li> </ul>
미국/캐나다 부품 함유율 (US/Canada Content %)	<ul style="list-style-type: none"> <li>AALA 규정에 따른 미국과 캐나다에서 생산된 부품(장비) 함량 비율(%)</li> <li>모델(Carlino)별로 계산되며, 5% 단위로 반올림되었을 수 있음.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>최종 조립국, 제조사 국적, 제조사 등을 기준으로 단순평균하여 미국/캐나다 함량 계산</li> </ul>
주요 외국 공급국 (Major Foreign Sources)	<ul style="list-style-type: none"> <li>미국과 캐나다를 제외하고, 부품 함량의 15% 이상을 기여하는 국가와 그 국가의 함량(최대 2개국)</li> <li>멕시코가 주로 이 항목에 표시됨</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>멕시코가 15% 이상 기여하는 경우만 별도 계산하여 분석</li> <li>한국 제조사의 경우 모든 모델에서 한국이 주요 외국 공급국</li> </ul>
엔진 원산지 (Country of Origin for Engine/Motor)	<ul style="list-style-type: none"> <li>내연기관차의 엔진이 제조된 국가 (최대 2개국)</li> <li>전기차의 경우 모터의 원산지(공란인 경우도 있음)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1순위 원산지 국가만 활용</li> <li>기준별로 USMCA 역내 비중(모델 수 기준) 계산</li> </ul>
변속기 원산지 (Country of Origin for Transmission)	<ul style="list-style-type: none"> <li>내연기관차의 변속기가 제조된 국가 (최대 2개국)</li> <li>전기차의 경우 감속기 등 드라이브 유닛의 원산지(또는 공란)<sup>81)</sup></li> </ul>	상동

자료: NHTSA, Part 583 AALA Reports(검색일: 2025. 12. 31.)를 이용하여 저자 작성.

## 1) 미국

미국을 최종 조립국으로 하는 169개 자동차 모델의 미국/캐나다 부품 함량은 단순평균(이하 별도의 언급이 없어도 동일) 시 약 47.1%로 산출되었다. 다만 세부적으로 살펴보면 USMCA 역내화를 적극적으로 이루고 있는 제조사(혹은 제조사 국적)와 그렇지 않은 제조사로 뚜렷하게 구분된다.

81) NHTSA에 따르면, 전기차의 경우 '모터와 디퍼런셜(차동기어) 사이의 부품'을 변속기에 준하는 부품으로 간주한다. NHTSA, "Interpretation ID: 16695.jeg"(검색일: 2026. 1. 16.).

제조사 국적별로 살펴보면, 미국 제조사의 미국/캐나다 부품 함량의 평균값(47.7%)은 전체 제조사의 평균과 그다지 차이를 보이지 않으나, 각 제조사별로는 큰 차이를 보인다. 먼저 Big 3(Ford, GM, Stellantis; 49개 모델) 제조사의 경우 미국/캐나다 함량은 43.8%로 집계되는데, 다만 Stellantis(67.0%)가 크게 높고, Ford(40.1%)와 GM(38.9%)은 상당히 낮아 대조적인 양상이다. Big 3의 총 49개 모델 중 대부분인 43개 모델의 주요 외국 공급국(함량 15% 이상)이 멕시코로 나타났는데, 이 때 미국/캐나다 함량과 멕시코 함량을 합산한 USMCA 역내 가치의 비중은 70.6%(=44.6%+26.0%)에 달하는 것으로 집계된다. 엔진/변속기의 원산지는 87.8%가 역내산(미국산 혹은 멕시코산)이며 캐나다산 엔진이 사용되는 모델은 1종뿐이다.<sup>82)</sup> 한편 미국/캐나다 함량이 비교적 낮은 GM의 경우 총 27개 모델 중 4개에서 주요 외국 공급국이 한국(27.5%)으로 나타나기도 했는데, 모두 EV 차종<sup>83)</sup>인 것으로 보아 한국산 배터리가 탑재되었던 것으로 추측된다. 다음으로 Tesla의 경우 미국/캐나다 함량이 68.9%로 크게 높고, 그러한 만큼 엔진(모터)과 변속기(드라이브유닛)의 원산지가 모두 미국으로 나타났다. 주요 외국 공급국은 모두 멕시코(22.2%)인데, 이를 합산하면 USMCA 역내 가치는 91.1%에 달한다.

일본 제조사의 경우 미국/캐나다 함량이 55.8%로 오히려 미국 제조사인 Ford나 GM보다 높은 것으로 계산되었다. 다만 주요 외국 공급국이 멕시코인 경우는 총 66개 모델 중 8개에 불과해(일본 42개), 미국 현지에서의 부품 수급에 집중하고, 나머지는 멕시코를 활용하기보다 본국인 일본으로부터의 공급에 의존하는 것으로 보인다. 이를 보여주듯 엔진(미국 45개, 일본 19개)과 변속기(미국 34개, 일본 27개)의 원산지 역시 미국산이 가장 많았고, 이어서 일본산이 많은 것으로 나타났다. 제조사별로 살펴보면 특히 Honda(36개)의 미국/캐나다

82) Ford의 Mustang(5,900cc) 모델이며, 본 연구에서 분석한 총 228개(최종 조립국이 미국, 멕시코, 캐나다) 자동차 모델 중 유일하게 캐나다산 엔진/변속기가 사용된 경우이다.

83) Escalade EV, Silverado/Sierra EV, Hummer EV, Lyriq.

함량이 60.6%로 비교적 높은 편이며, 그 외에 Toyota(17개) 53.2%, Nissan(7개) 41.4% 등 다른 제조사들의 경우도 낮지 않다.

반면 유럽 제조사의 경우 미국/캐나다 함량이 27.1%로 상당히 낮은 것으로 집계되었으며, 주요 외국 공급국이 멕시코인 경우도 총 31개 모델 중 9개로 많지 않았다. 다만 주요 외국 공급국이 멕시코인 경우에 한해서는 미국/캐나다 함량이 54.1%로 높고, 여기에 멕시코 함량을 더하면 USMCA 역내 비중은 80.5%에 달한다. 특히 Volkswagen(7개)은 미국/캐나다 함량이 63.1%, 멕시코 함량이 25.4%에 달해 USMCA 역내 비중이 거의 90%에 달했다. 반면 이를 제외한 나머지 모델들로 한정하면 미국/캐나다 함량은 더욱 낮아져 16.0%에 불과하며, 특히 Benz(14개)의 미국/캐나다 함량은 10%에 불과한 것으로 나타나는 등 제조사별로 극명한 차이를 보였다. 엔진/변속기의 원산지 역시 Volkswagen은 모두 미국과 멕시코인 반면, 다른 유럽 제조사의 경우 수입산(독일, 영국, 오스트리아 등)을 활용하는 것으로 나타났다.

마지막으로 한국 제조사의 경우 미국/캐나다 함량은 48.6%로 상당히 높은 수준을 보인다. 다만 총 14개 모델 중 주요 외국 공급국이 멕시코인 경우는 없으며, 반면 한국이 모든 모델에서 주요 공급국에 해당되는 것으로 나타났다(한국 함량 36.6%). 엔진(미국 9개, 한국 4개, 중국 1개)과 변속기(미국 10개, 한국 4개)의 원산지는 미국산이 가장 많았고, 이외에는 대부분 한국산을 사용하는 것으로 나타났다. 제조사별로 살펴보면 기아(미국/캐나다 57.5%, 한국 26.7%)는 미국/캐나다 함량이 높은 편이며, 반면 현대(미국/캐나다 41.9%, 한국 43.4%)는 한국 함량의 비율이 더 높다.

표 3-3. 미국 생산 승용차의 제조사 국적별 미국/캐나다 및 멕시코 함량 평균

제조사 (미국/캐나다 함량, 모델수)	멕시코 함량 15% 초과 여부	모델 수	미국/ 캐나다 함량	멕시코 함량	USMCA 역내 합계	엔진 역내산 비중	변속기 역내산 비중	비고
미국-Big 3 (43.8%, 49개)	O	43	44.6%	26.0%	70.6%	87.8%	87.8%	• GM 4개 모델 한정 한국 함량 27.5%
	X	6	37.8%	-	-			
미국-Tesla (68.9%, 9개)	O	9	68.9%	22.2%	91.1%	100%	100%	
	O	8	48.8%	18.1%	66.9%	71.2%	57.6%	
일본 (55.8%, 66개)	X	58	56.7%	-	-			
	유럽 (27.1%, 31개)	O	9	54.1%	26.4%	80.5%	12.9%	22.6%
X		22	16.0%	-	-			
한국 (48.6%, 14개)	X	14	48.6%	-	-	64.3%	71.4%	• 한국 함량 36.2%

주: 1) 최종 조립국(생산국)이 미국인 모델 수는 총 169개이며, 모든 모델의 미국/캐나다 함량 평균은 47.1%임.  
 2) 함량은 각 기준에 속하는 모델들의 함량에 대한 단순평균 값이며, 엔진/변속기의 역내산 비중은 해당 모델 수에서 역내산 모델 수가 차지하는 비율임.  
 자료: NHTSA, Part 583 AALA Reports 2025(검색일: 2025. 12. 31.)를 이용하여 저자 작성.

## 2) 멕시코·캐나다

멕시코와 캐나다에서 최종 조립되어 미국 시장에 판매되는 승용차의 경우 USMCA 원산지 규정(RVC) 충족 여부에 따라 관세 면제 혜택이 결정되는 만큼, USMCA 역내 가치의 비중이 큰 의미를 갖는다. 또한 2026년 현재 미국의 완성차 수입에 대한 232조 관세(25%) 조치에서는 USMCA 요건을 충족하더라도 미국 부품의 함량만큼만 관세를 면제해주기 때문에, 미국/캐나다 함량 자체로도 상당한 의미가 있다.<sup>84)</sup>

먼저 멕시코에서 최종 조립되어 미국에 판매되는 자동차(45개 모델)의 미국/캐나다 함량은 15.8%로 상당히 낮은 것으로 집계된다. 반면 멕시코 내에서 생

84) 분석 자료상의 한계로 인해 미국 함량을 따로 분리해 낼 수는 없지만, 현재 자료상에서도 생산된 자동차의 전체 가치에서 최종 조립(예: 10%), 엔진(예: 15~20%), 변속기(예: 10~15%) 등의 함량을 가정하여 추산한다면 대략적인 미국 함량을 예측할 수 있다. 다만 본 자료(2025년형 차량 대상, 2025년 4월 7일 발간)는 미국의 232조 조치가 시행되기 이전 시점을 기준으로 하는 만큼, 232조 조치와는 다소 무관한 공급망 구조를 보여준다.

산되는 만큼 45개 모델 모두 주요 외국 공급국으로 멕시코가 해당되며, 멕시코의 함량은 47.3%에 달하는 것으로 나타난다. 한편 멕시코 생산 자동차들의 경우 캐나다산 엔진/변속기를 사용하는 모델은 없는 것으로 나타나는데, 이는 미국/캐나다 함량의 상당 부분이 미국 함량일 것으로 간주할 수 있음을 의미한다.

미국 제조사 Big 3(12개 모델)의 경우 미국/캐나다 함량은 23.1%, 멕시코 함량은 48.7%로 USMCA 역내 가치의 비중은 71.8%에 달하는 것으로 나타났다. 제조사별로 살펴보면, Stellantis는 미국/캐나다 함량이 29.5%로 비교적 높고, Ford는 멕시코 함량이 67.3%로 크게 높은 것으로 나타났다. 두 제조사 모두 엔진/변속기는 미국산 혹은 멕시코산을 사용하고 있는 만큼, Stellantis의 USMCA 역내 가치의 비중은 84.0%, Ford는 88.3%로 높게 나타났다. 반면 GM의 경우 USMCA 역내 가치 비중이 61.1%로 비교적 낮게 집계되는데, 멕시코에서 생산하는 전기차에 들어가는 모터/드라이브유닛 및 배터리가 역내산이 아닌 것으로 추측된다.<sup>85)</sup>

일본 제조사의 경우도 USMCA 역내 가치의 비중이 71.4%(미국/캐나다 20.0%, 멕시코 51.4%)로 미국 제조사 못지않게 높은 것으로 나타났다. 다만 제조사별로는 상이한 양상을 보이는데, Honda(30.0%, 38.8%)와 Toyota(32.5%, 27.5%)의 경우 미국산 엔진/변속기 사용을 중심으로 미국/캐나다 함량이 높은 반면, Nissan(12.5%, 63.3%)과 Mazda(10.0%, 65.0%)는 멕시코 함량이 높은 것으로 나타난다.

유럽 제조사의 경우 USMCA 역내 가치의 비중은 51.6%로 비교적 낮은데, 특히 미국/캐나다 함량이 6.3%에 불과한 것으로 나타났다. 그러나 제조사별로 살펴보면 상당한 차이를 보이는데, 먼저 Audi(7개)의 경우 미국/캐나다 함량은 1.7%에 불과하지만 멕시코 함량은 67.7%에 달해, 결과적으로 USMCA 역

---

85) 분석 자료상에서 GM의 Optiq, Blazer EV, Quinox EV, Prologue(Honda 모델이나 협업 생산 4개 모델의 경우 엔진(모터)/변속기(드라이브유닛)의 원산지 가 명시되지 않았다. 또한 앞의 3개 모델의 경우 미국에서 GM의 생산 모델과 유사하게 한국 부품의 함량(20%) 상당히 큰 것으로 집계되었다.

내 비중은 Big 3 및 일본 제조사 못지않게 높다. Volkswagen의 경우 역내 비중은 49.8%로 높지 않으나, 일부 모델에 한해서는 미국산 변속기를 사용하면서 미국/캐나다 함량이 13.4%로 비교적 높았다. 반면 BMW의 경우 USMCA 역내 가치 비중이 31.7%(미국/캐나다 7.3%, 멕시코 24.3%)로 상당히 낮은 수준이다.

한국 제조사의 경우도 USMCA 역내 가치의 비중은 51.6%로 높지 않으며, 특히 멕시코에서 생산했음에도 불구하고 멕시코 함량(33.3%)이 낮은 것이 특징이다. 반면 미국/캐나다 함량(18.3%)은 Big 3 및 일본 제조사 못지않게 상당한 수준이며, 미국에서의 생산분과 마찬가지로 한국 함량(46.7%)이 크게 높은 것으로 나타났다. 한편 총 3개 모델 중 2개는 미국산 엔진 및 멕시코산 변속기를 사용하고 있는 것으로 나타났는데, 그럼에도 불구하고 한국산의 함량이 상당히 높게 집계되었다.

다음으로 캐나다에서 조립되어 미국에 판매되는 차량은 총 14개 모델이며,<sup>86)</sup> 관련 제조사는 미국의 Stellantis와 GM, 일본의 Honda와 Toyota (Lexus)가 해당한다. 먼저 미국 제조사의 경우 미국/캐나다 함량은 58.7%, 멕시코 함량은 21.0%로 미국 내에서 생산하는 수준 이상의 USMCA 역내 가치 비중을 보였다. 특히 Stellantis의 경우 엔진/변속기 모두 미국산을 사용하고 있어 실질적인 미국 함량도 상당히 높을 것으로 추측된다.

일본 제조사의 경우도 미국/캐나다 함량(53.2%)이 미국 내 생산 못지않게 높은 것으로 나타났다. 다만 11개 모델 모두에서 멕시코 함량이 조사되지 않아 (멕시코 함량 15% 미만), USMCA 역내 가치의 비중 자체는 높지 않을 것으로 추측된다. 제조사별로는 살펴보면, 먼저 Honda의 경우 미국/캐나다 함량이 56.4%로 상당히 높은 것으로 나타났다. 반면 Toyota는 미국/캐나다 함량

---

86) 분석 자료상 최종 조립국이 캐나다인 모델은 12개이나, '추가 최종 조립국' 항목을 이용해 보정하여 2개 모델을 추가하였다. 캐나다가 '추가 최종 조립국'인 모델은 총 5개이나, 이 가운데 최종 조립국이 미국인 3개(GM의 Silverado, Silverado HD, Sierra)를 제외하고, 최종 조립국이 일본인 2개 (Toyota의 Lexus NX 250/350, NX 350h)를 추가하였다.

(47.5%)이 비교적 낮고, 일본 함량(33.8%)이 높은 것으로 나타났다. 한편 엔진/변속기의 경우 두 제조사 모두 거의 대부분 미국산 또는 일본산을 사용하고 있다.

표 3-4. 멕시코·캐나다 생산 승용차의 제조사 국적별 미국/캐나다 및 멕시코 함량 평균

최종 조립국 (미국/캐나다 함량, 모델수)	제조사 (미국/캐나다 함량, 모델수)	멕시코 함량 15% 초과 여부	멕시코 함량	USMCA 역내 합계	엔진 역내산 비중	변속기 역내산 비중	비고
멕시코 (15.8%, 45개)	미국-Big 3 (23.1%, 12개)	O	48.7%	71.8%	66.7%	66.7%	• GM 3개 모델 한정 한국 함량 약 20%
	일본 (20.0%, 14개)	O	51.4%	71.4%	85.7%	71.4%	
	유럽 (6.3%, 16개)	O	45.3%	51.6%	50.0%	18.8%	
	한국 (18.3%, 3개)	O	33.3%	51.6%	66.7%	66.7%	• 한국 함량 46.7%
캐나다 (54.4%, 14개)	미국-Big 3 (58.7%, 3개)	O	21.0%	79.7%	66.7%	66.7%	
	일본 (53.2%, 11개)	X	-	-	66.7%	55.6%	

주: 함량은 각 기준에 속하는 모델들의 함량에 대한 단순평균 값이며, 엔진/변속기의 역내산 비중은 해당 모델 수에서 역내산 모델 수가 차지하는 비율임.

자료: NHTSA, Part 583 AALA Reports 2025(검색일: 2025. 12. 31.)를 이용하여 저자 작성.

지금까지 살펴본 내용에 따르면 멕시코와 캐나다에서 생산되는 자동차들은 상당 부분 USMCA 요건을 충족하거나 또는 충족할 수 있는 잠재력이 충분한 것으로 보인다. 그러나 멕시코의 경우 약 50%에 달하는 멕시코 함량의 역할이 지배적이며, 미국 함량은 20% 내외로 높지 않다. 이는 USMCA 요건을 충족하더라도 2025년 트럼프 2기 행정부에서 시행된 232조 관세 조치에 따라 감면 받을 수 있는 관세가 많지 않을 수 있음을 보여준다.<sup>87)</sup> 그러나 같은 국적 혹은

87) AALA 보고서의 함량 계산(부품 가격 합산) 방식과 USMCA의 RVC 계산(순비용 또는 거래가격) 방식 간에는 차이가 있으며, 일반적으로 232조 관세 면제용 미국 함량은 다른 방식보다 더 엄격하게(롤업 불허 등) 계산된다.

제조사라 하더라도 이러한 함량은 세부적인 모델별로 차이가 나타나는데, 이는 제조사들이 USMCA 요건을 준수할 것인지에 따른 공급망 전략을 자동차 모델 별로도 변화시킬 수 있음을 의미한다.<sup>88)</sup>

## 2. 북미 지역의 USMCA 자동차 원산지 규정 관련 품목 무역 변화

앞서 제2장에서 살펴본 바와 같이 USMCA 자동차 원산지 규정은 경량차량(승용차)<sup>89)</sup>에 대한 RVC, LVC, 철강/알루미늄 구매 요건이라는 3개 축을 중심으로 설계되어 있다. 이에 더해 자동차 부품에 대해서는 부품의 분류(핵심/주요/보조)에 따라 차등적인 RVC 요건을 적용한다.

USMCA하에서 자동차 생산자가 직면한 가장 큰 문제는 RVC 요건 비율의 상승이다. NAFTA에서 62.5%였던 기준이 75%로 상향됨에 따라 제조사들은 기존에 역외에서 조달하던 부품을 역내산으로 대체하거나, 해당 부품 공급업체들에게 북미에서의 현지 생산을 요구하게 되었다. 특히 핵심 부품의 경우 완성차의 RVC 75% 달성을 위한 필수 선결 조건으로서, 핵심 부품이 원산지 지위를 획득하지 못하면 완성차 전체가 무관세 혜택을 받을 수 없다.

또한 USMCA는 세계 최초로 LVC 규정을 도입했다. 당초 이 규정은 멕시코의 저임금 노동력에 과도하게 의존하던 기존의 생산 방식을 견제하고, 미국과 캐나다의 고임금 제조업 일자리를 보호하려는 목적이 강하다. 이에 따라 제조

---

88) 232조 관세 조치의 영향이 일부 반영된 AALA(2026) 자료를 살펴보면, 앞서 언급한 GM의 경우 동일한 EV 모델 3종의 미국/캐나다 함량을 크게 높인 것으로 나타났으며(11%→43%), 반면 일부 내연기관 모델은 오히려 미국/캐나다 함량을 크게 낮춘 것으로 나타났다(GMC Terrain, 37%→11%).

89) USMCA 원산지 규정에서 정의하는 경량차량(passenger vehicle and light truck)의 범위는 PV(passenger vehicle)와 CV(commercial vehicle)의 일부(총 중량 5톤 이하 트럭; 픽업트럭 등)가 해당되며, 이는 우리가 일반적으로 인식하는 승용차의 범위에 거의 부합한다.

사들은 노동집약적인 공정(예: 와이어링 하네스 조립)은 멕시코에 유지하되, 고부가가치 핵심 부품(예: 엔진/변속기, 전기차 배터리) 생산은 미국이나 캐나다에 배치하는 이원화 전략을 취할 수 있다. 혹은 멕시코 공장을 단순 부품 생산이나 조립이 아닌 고부가가치 부품 생산이나 공정으로 전환하는 등 생산 단계의 조정이 나타날 수도 있다.

마지막으로 완성차 제조사의 연간 철강/알루미늄 구매 요건은 차체(Body) 및 차대(Chassis), 차축(Axle) 등 금속 소재 비중이 높은 부품의 공급망에 직접적인 영향을 미친다. 과거 중국, 한국, 일본 등에서 수입되던 철강재를 사용한 부품들은 이 규정으로 인해 북미 시장 진입에 상당한 장벽을 마주하게 되었다. 더불어 232조 철강/알루미늄 관세 조치와 연계되면서 북미 지역의 철강 산업 간 연계를 강화시켰을 것으로 보인다.

본 절은 이러한 원산지 규정 강화 이후 북미 3국 간 경량차량, 자동차 부품, 철강/알루미늄의 무역 변화를 살펴보는 것을 목적으로 한다. 또한 부품의 경우 단순히 전체 부품 무역의 총량을 논하는 것을 넘어, 품목별 변화를 식별하고, USMCA가 규정하는 3단계 분류 체계(핵심/주요/보조)에 따라 각각의 북미 3국 간 무역 현황과 공급망 재편 양상을 살펴본다.

## 가. 경량차량

미국의 경량차량<sup>90)</sup> 수입(통관 기준)은 2023~24년 들어 크게 증가하면서 동시에 상대국별 비중의 구성이 다소 재편되는 양상이다. 미국의 경량차량 수입은 금액 기준으로는 2019년 2,036억 달러에서 2024년 2,526억 달러로 크게 증가했다. 연도별로 살펴보면 2020년(코로나19)과 2021년(차량용 반도체 수

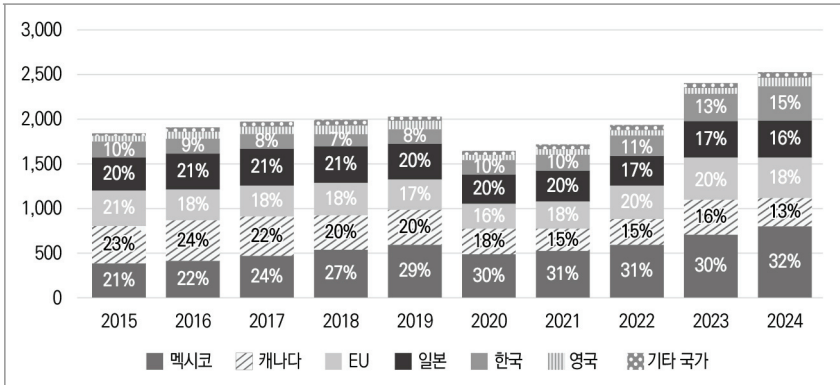
90) 경량차량에 대한 HS코드 분류는 USMCA 원산지 규정의 부록(APPENDIX Article 1, p. 4-B-1-2)을 따른다. 다만 여기서 디젤엔진 승용차(HEV 포함), 삼륜차, 전지형 차량 등은 제외한다고 명시하고 있으나, 본 연구에서는 이들의 수입액 규모가 미미한 점을 감안해 분석에 포함시켰다. 일례로 미국의 2020~24년 승용차(HS\_8703) 수입액에서 디젤엔진승용차(HS\_8703.3)의 비중은 0.2%에 불과하다. UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.).

급난)에는 부진했으며, 2022년부터 증가세를 보였다. 다만 대수 기준으로는 2019년 865만 대에서 2024년 842만 대로 정체되었다.<sup>91)</sup> 이와 같이 수입 물량 대비 금액 상승이 컸던 배경에는 코로나19 이후 나타난 전방위적인 인플레이션<sup>92)</sup> 등 물가 상승의 영향도 있겠으나, 이와 함께 그간 전동화 전환으로 인해 비교적 단가가 높은 친환경차의 비중이 증가한 것도 영향을 미쳤다.

상대국별로 미국의 경량차량 수입을 살펴보면 멕시코의 비중은 2019년 29%에서 2024년 32%로 증가했으며, 반면 캐나다(20%→13%)의 비중은 과거부터 나타난 감소 추세가 이어지고 있다. 또한 EU(17%→18%)의 비중은 대체로 유지되는 가운데, 일본(20%→16%)의 비중이 감소하고 한국(8%→15%)의 비중이 크게 증가한 것도 두드러진다. 이외에 영국(5%→4%)의 비중은 감소하는 추세이며, 중국(0.8%→1.1%)의 비중은 낮은 수준에서 큰 변화를 보이지 않았다.

그림 3-4. 미국의 주요 상대국별 경량차량 수입 및 비중(2015~24년)

(단위: 억 달러, %)



자료: UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.).

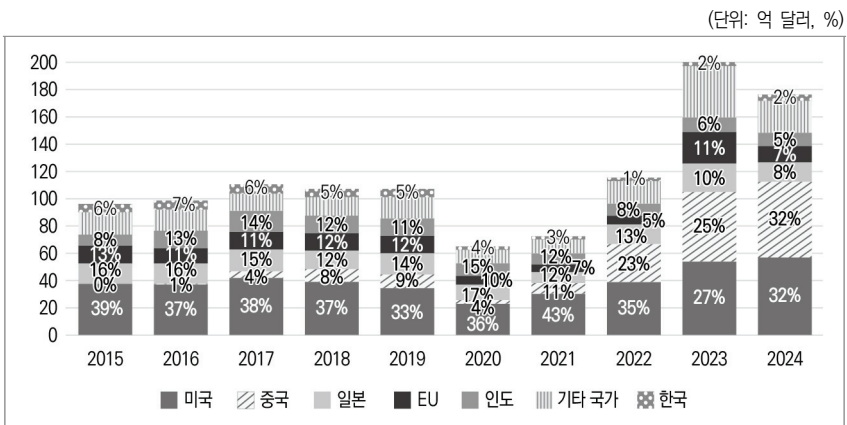
91) 동일한 자료원에서 금액 기준이 아닌 물량 기준으로 집계한 수치이다. UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.).

92) 코로나19 직후 세계 수출입 물가는 2021년 12.7%, 2022년 6.8% 상승하였으며, 제조업으로 국한하면 2021년 6.7%, 2022년 10.3% 상승하였다. IMF(2025), p. 137.

멕시코의 경량차량 수입도 최근 들어 크게 증가하는 가운데, 미국산 자동차의 경쟁력이 견조하면서도 중국산이 급부상하는 양면적인 양상을 보인다. 멕시코의 경량차량 수입은 2019년 107억 달러에서 2023년 201억 달러 및 2024년 176억 달러로 크게 증가했는데, 거의 대부분 미국과 중국으로부터의 수입이 증가한 것에 기인하며, 다른 국가로부터의 수입은 정체되거나 오히려 감소하는 양상이다.

상대국별로 멕시코의 경량차량 수입을 살펴보면 미국의 비중은 2019년 33%에서 2024년 32%로 큰 변화를 보이지 않았으며, 이외에 일본(14%→8%), EU(12%→7%) 인도(11%→5%) 등 기존 주요국의 비중은 크게 감소했다. 이러한 감소는 대부분 중국(9%→32%) 비중의 증가로 대체되었으며, 2023~24년 기준 중국과 미국이 멕시코 수입에서 차지하는 비중은 거의 대등한 수준을 보이고 있다. 한편 캐나다(1.9%→2.3%)의 비중은 크지 않으며, 한국(5%→2%)의 경우도 비중이 크지 않을 뿐 아니라 오히려 감소세를 보였다. 이외에 주요 수입 상대국으로는 태국(2024년 3.6%), 인도네시아(3.4%), 브라질(3.3%) 등이 있다.

그림 3-5. 멕시코의 주요 상대국별 경량차량 수입 및 비중(2015~24년)

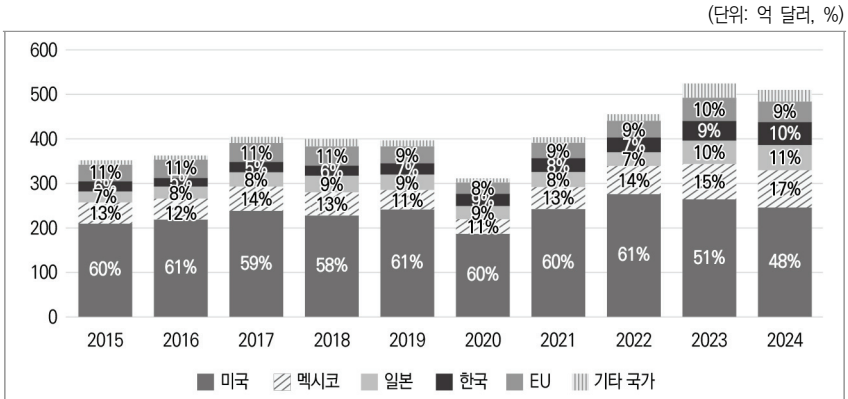


자료: UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.)

캐나다의 경량차량 수입 시장은 여전히 미국이 절반 이상으로 큰 비중을 차지하고 있으나, 최근의 수입 증가에서는 미국산의 기여가 크지 않았던 것으로 보인다. 캐나다의 경량차량 수입은 2019년 398억 달러에서 2024년 510억 달러로 증가했는데, 다만 미국으로부터 수입은 정체 양상을 보였다.

상대국별로 캐나다의 경량차량 수입 비중을 살펴보면 미국이 2022년까지 약 60%의 비중을 차지해왔으나, 2023년 51% 및 2024년 48%로 감소했다. 반면 USMCA 역내 국가인 멕시코(11%→17%)와 더불어 일본(9%→11%), 한국(7%→10%) 등 다른 주요 상대국의 비중이 증가하였다. 한편 중국이 차지하는 비중은 2019년 0.4%에 불과했으나 2024년 3.0%로 최근 들어 증가하였다.

그림 3-6. 캐나다의 주요 상대국별 경량차량 수입 및 비중(2015~24년)



자료: UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.).

마지막으로 USMCA 발효 전(2018~19년)과 발효 후(2023~24년)<sup>93)</sup> 미국·멕시코·캐나다 3국 간 경량차량 수출입 비중의 변화를 살펴보면, 먼저 미국의

93) USMCA 발효(2020년 6월) 전후 비교 시점을 설정하는 데 있어서, 발효 후 시점에서 2020~22년 기간을 제외하였다. 이는 코로나19(2020~21년) 및 차량용 반도체 공급난(2021~22년) 그리고 USMCA 원산지 규정에서 RVC의 단계적 적용(2023년 7월까지 점차 상향) 등에 따른 영향을 최대한 배제하기 위함이다. 다음으로 발효 전 시점을 2018~19년으로 국한한 것은 비교 연도를 2개년으로 맞추는 것과 동시에, 2018년 이전과 이후의 통상환경이 상당히 다르기 때문이다. 일례로 2018년부터 232조 철강/알루미늄 관세, 301조 대중국 관세 등이 시행된 바 있다.

수입에서 멕시코가 차지하는 비중(81.3%→85.4%)과 멕시코의 수출에서 미국이 차지하는 비중(28.2%→30.7%)이 양방향 모두 강화되었다. 반면 미국의 수입에서 캐나다가 차지하는 비중(19.7%→14.4%)은 오히려 낮아졌는데, 이는 과거 2010년대부터 나타난 북미 완성차 생산기지의 구조적 변화 양상(캐나다→멕시코)이 USMCA 발효 이후에도 지속된 것으로 볼 수 있다. 다만 그럼에도 불구하고 캐나다는 완성차 수출의 대부분을 미국에 의존하는 구조(94.2%→93.7%)를 계속적으로 유지하는 것으로 보인다.

한편 멕시코와 캐나다 간에도 멕시코-수출 및 캐나다-수입의 양방향 관계가 더욱 강화되었다. 특히 캐나다의 수입에서 미국(59.3%→49.6%)의 비중이 감소하고, 멕시코(11.8%→15.9%)의 비중이 증가한 것이 두드러진다. 다만 멕시코의 수출 측면에서 캐나다(5.0%→5.4%)의 비중은 여전히 크지 않은 것으로 보인다.

표 3-5. USMCA 발효 전후 경량차량에 대한 무역 비중 변화

(단위: %)

발효 전(2018~19년)					발효 후(2023~24년)				
수입/수출	미국	멕시코	캐나다	기타	수입/수출	미국	멕시코	캐나다	기타
미국		35.1	59.3		미국		29.5	49.6	
멕시코	28.2		11.8		멕시코	30.7		15.9	
캐나다	19.7	2.4			캐나다	14.4	2.4		
기타	52.1	62.5	28.8		기타	54.9	68.1	34.5	
		5.2	36.9	57.9			7.5	34.4	58.1
	81.3		5.0	13.7		85.4		5.4	9.2
	94.2	0.1		5.7		93.7	0.8		5.4

주: 대각선 왼쪽-아래는 수출국 입장에서 상대국의 비중, 대각선 오른쪽-위는 수입국 입장에서 상대국의 비중임.  
 자료: UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.).

## 나. 자동차 부품

미국의 자동차 부품<sup>94</sup> 수입은 2020년 코로나19로 인한 침체로 부진했지만, 2021년부터 반등해 예년 대비 높은 수준을 보이면서 2024년까지 계속적으로 성장세를 보이고 있다. 미국의 자동차 부품 최대 수입 상대국은 멕시코로 2019년과 2024년 모두 33%의 비중을 차지한다. 이어서는 중국(2024년 16%)과 EU(15%), 캐나다(9%), 일본(8%), 한국(6%) 순이다. 2019년 대비 2024년을 비교하면 주요 상대국들의 비중은 대체로 큰 변화를 보이지 않는다.

중국으로부터 미국의 자동차 부품 수입 비중은 2018년 17%에 달했으나, 2019년 들어서는 트럼프 행정부의 대중국 관세 정책(301조) 등의 영향으로 14%까지 감소했다. 그러나 2021년부터 다시 증가세를 보이면서 2024년 16%로 확대되었다. 다만 여기에는 리튬이온배터리(HS\_8507.60) 등 이차전지 관련 품목의 수입이 증가한 영향이 크며, 만약 자동차 부품에서 전자(HS\_85) 관련 품목을 제외하고 계산한다면 미국 수입에서 중국의 비중은 2019년 13%에서 2024년 11%로 감소하는 것으로 나타난다.

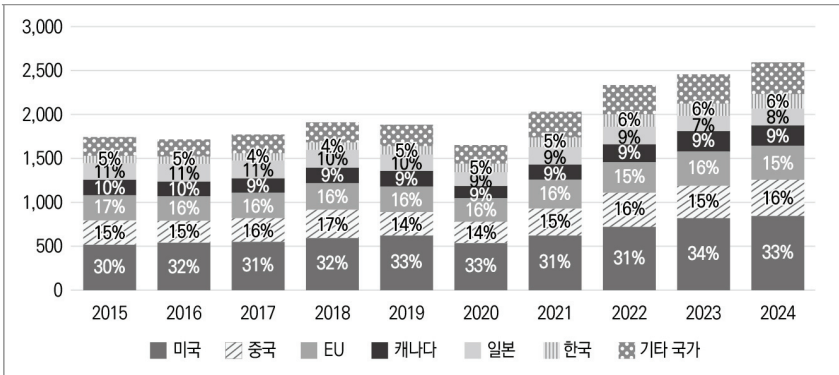
만약 이러한 관점에서 살펴본다면 멕시코로부터의 자동차 부품 수입(전자 제외) 비중은 2019년 30%에서 2024년 34%로 커진다. 즉 이차전지나 전자장비 등을 제외한 일반 자동차 부품에 국한한다면 미국의 멕시코 공급망 활용은 USMCA 발효 후 더욱 증가한 것으로 보인다. 이는 USMCA 원산지 규정 충족을 위한 부품 생산지의 이전(중국→멕시코), 중국산 부품의 가격 경쟁력 약화(301조 관세 부과), 그리고 멕시코 내 자동차 부품 생산의 구조적 변화(단순 조립 부품 → 고부가가치 부품) 등의 영향으로 사료된다.

---

94) 자동차 부품에 대한 HS코드 분류는 USMCA 원산지 규정의 부록(APPENDIX 4-B)의 Table A.1(경량 차량의 핵심 부품), Table B(경량차량의 주요 부품), Table C(경량차량의 보조 부품)를 따른다.

그림 3-7. 미국의 주요 상대국별 자동차 부품 수입 및 비중(2015~24년)

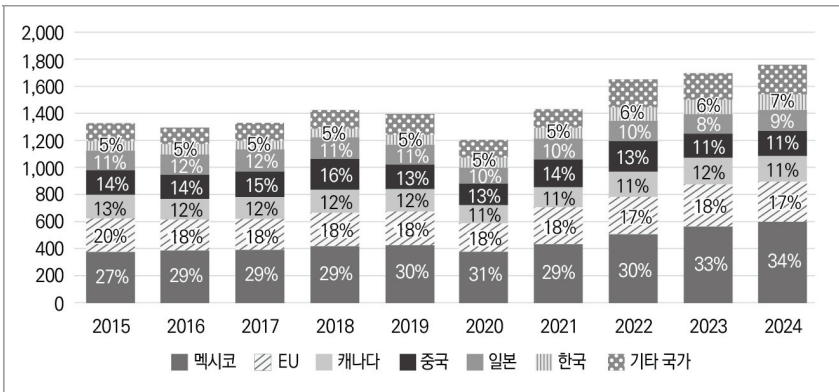
(단위: 억 달러, %)



자료: UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.).

그림 3-8. 미국의 주요 상대국별 자동차 부품(전자 제외) 수입 및 비중(2015~24년)

(단위: 억 달러, %)



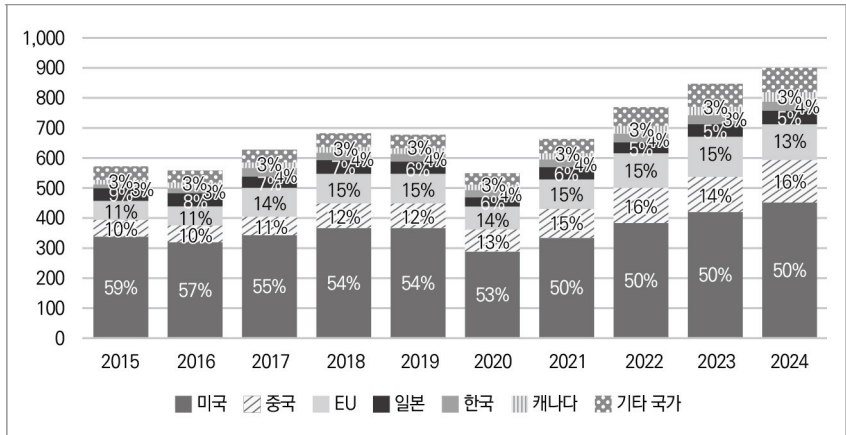
자료: UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.).

멕시코의 자동차 부품 수입 역시 코로나19로 인한 침체 이후 2021년부터 반등하여 2024년까지 계속적으로 증가세를 보이고 있다. 상대국별로는 과반을 차지하는 미국으로부터의 수입이 2021년부터 지속적으로 증가하고 있는데, 다만 2019년과 2024년을 비교하면 미국(54%→50%)의 비중은 소폭 감소한 양상이다. 이외 국가들에 대해서는 중국(12%→16%)의 비중이 증가하고,

EU(15%→13%)의 비중이 감소했으며, 한국(3.7%→3.6%)과 캐나다(3.0%→3.4%)의 비중은 큰 변화를 보이지 않고 유지되었다. 반면 여전히 절대적인 비중 자체는 작지만 인도, 브라질, 베트남, 태국 등 기타 국가들로부터의 수입 비중이 증가하였다.

그림 3-9. 멕시코의 주요 상대국별 자동차 부품 수입 및 비중(2015~24년)

(단위: 억 달러, %)

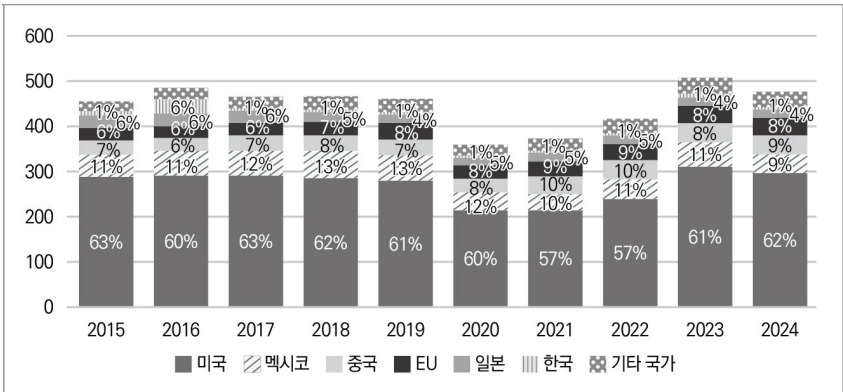


자료: UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.).

캐나다의 자동차 부품 수입은 2021년부터 회복세를 보였으나, 2022년까지 코로나19 이전 수준에 미치지 못했으며, 2023년 반등했으나 2024년 다시 증가세를 이어가지 못했다. 캐나다의 경우 2010년대부터 자동차 생산량 자체가 감소세를 보이고 있었던 만큼, 자동차 생산에 수반되는 부품의 수입 역시 증가세가 미진한 것으로 판단된다. 2019년 대비 2024년 상대국별 변화를 살펴보면 미국(61%→62%)이 여전히 큰 비중을 차지하는 반면 멕시코(13%→9%)의 비중은 감소하는 양상이다. 이외에 중국(7.4%→8.8%)과 EU(7.7%→8.1%)의 비중이 소폭 증가했으며, 한국(1.2%→1.5%)의 비중은 아직 크지 않다.

그림 3-10. 캐나다의 주요 상대국별 자동차 부품 수입 및 비중(2015~24년)

(단위: 억 달러, %)



자료: UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.)

한편 USMCA는 자동차 부품을 그 중요성과 제조 난이도, 그리고 부가가치 창출 정도에 따라 세분화하여 핵심 부품, 주요 부품, 보조 부품으로 품목군을 구분하고 있으며, 품목군별로 차등화된 RVC 기준을 적용하고 있다. 이는 핵심 기술과 생산공정의 역내 내재화를 통해 국내 자동차 부품 산업의 역량을 강화하고, 궁극적으로 역내 생산 생태계 역시 강화하려는 의도를 담고 있다. 핵심 부품에는 엔진, 변속기, 차체/차대, 차축, 현가장치, 조향장치, 전기차 배터리 등이 해당된다. 주요 부품은 외장부품(범퍼 등), 내장부품(시트 등), 타이어/로드휠, 주행·제동장치, 냉각·배기장치, 기어/클러치, 전자장비, 안전장치 등이 해당된다. 마지막으로 보조 부품은 조명장치, 인포테인먼트, 잠금장치, 측정장치, 여과장치 등이 해당된다.

미국의 자동차 부품 수입에서 각 품목군이 차지하는 비중은 2024년(2019년) 기준 핵심 부품이 46%(42%), 주요 부품이 30%(32%), 보조 부품이 24%(26%)로 모두 상당한 비중을 차지한다. 다만 2019년과 비교하면 핵심 부품의 비중이 소폭 증가한 양상인데, 이는 상당 부분 2020년대 들어 전기차용 리튬이온배터리 수입이 크게 증가한 것에 기인한다.

이러한 수입 비중 양상은 멕시코(2024년 핵심 52%, 주요 26%, 보조 21%)와 캐나다(핵심 49%, 주요 29%, 보조 22%)의 경우도 비슷하나, 미국에 비하면 대체로 핵심 부품의 비중이 소폭 높은 편이다. 또한 2019년과 비교하면 멕시코는 핵심 부품(49%→52%)의 비중이 증가하고 보조 부품(24%→21%)의 비중은 감소했다. 반면 캐나다의 경우 2019년과 2024년 사이에 별다른 비중 변화를 보이지 않는다.

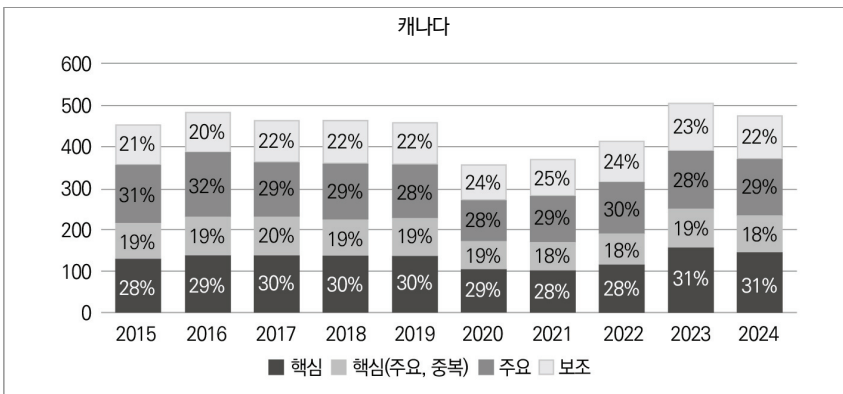
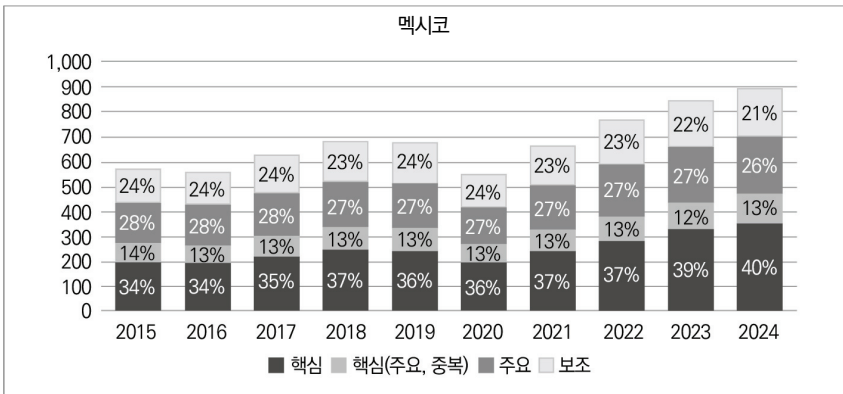
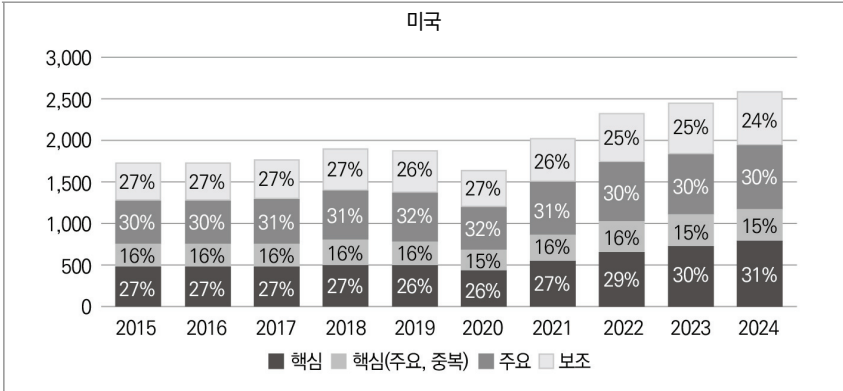
한편 차량의 뼈대와 관련된 주요 부품인 차대부품(HS\_8708.99)과 차체부품(HS\_8708.29)의 경우 하부 품목들이 세분화되면서 각각 핵심 부품과 주요 부품에 포함되었다. 이들은 전체 자동차 부품 수입에서 합산 15% 내외로 상당한 비중을 차지하는 품목들이다.<sup>95)</sup> 다만 USMCA 발효를 전후로 3국 모두에서 별다른 비중 변화를 보이지 않았으며, 만약 이 품목들을 제외한다면 핵심 부품의 비중은 미국 31%, 멕시코 40%, 캐나다 31%로 주요 및 보조 부품과의 비중 격차가 상당히 줄어든다.

---

95) 본 연구에서는 필요에 따라 해당 품목들에 대한 통계치를 별도로 제시하기도 하나, 기본적으로 6단위 수준에서 HS\_8708.99와 HS\_8708.29를 모두 핵심 부품으로 분류한다. 그 이유는 △이들과 가장 유사한 품목인 HS\_8706(차대)과 HS\_8707(차체) 관련 품목들 역시 핵심 부품으로 분류되어 있고, △핵심 부품으로 분류된 세부 품목(차대 프레임, 차체 스텝핑)이 해당 HS코드를 구성하는 가장 중요한 항목이며, 이에 따라 △해당 부품 혹은 전체 품목이 역내산으로 인정받기 위해서는 핵심 부품 요건(RVC 75%)이 가장 결정적으로 작용할 것이기 때문이다. 한편 이 두 품목은 자동차 생산에서 철강/알루미늄이 가장 많이 사용되는 부품 중 하나이기도 한데, 이에 따라 후술할 철강/알루미늄 구매 요건의 대상이기도 하다.

그림 3-11. 미국·멕시코·캐나다의 자동차 부품 수입에서 핵심/주요/보조 부품의 비중(2015~24년)

(단위: 억 달러, %)



자료: UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.).

세부적으로 USMCA 역내 부품 공급망 변화를 살펴보기 위해 HS 6단위 코드를 기준으로 미국 자동차 부품 수입을 살펴보면(2024년 기준), 가장 먼저 리튬이온배터리(HS\_8507.60)의 수입액이 238억 달러(비중 9.2%)로 가장 큰 비중을 차지하고 있다. 특히 2019년과 비교하면 그간 전동화가 급속도로 진행된 만큼 6배 이상의 수입 증가(+202억 달러)를 보인다. 리튬이온배터리의 경우 전기차에서 가장 중요한 부품으로 USMCA 원산지 규정에서도 핵심 부품으로 분류되었는데, 그럼에도 불구하고 중국(69.0%)으로부터의 수입 비중이 압도적이며, 이외에도 멕시코와 캐나다보다는 EU, 일본, 한국 등 역외 국가로부터의 수입이 더 많았던 것으로 나타났다.

다만 리튬이온배터리의 경우 전기차용에 국한되는 것이 아니며, 최근에는 ESS(에너지 저장장치)와 관련해서도 많은 양이 수입되고 있다.<sup>96)</sup> 따라서 실제 리튬이온배터리 수입의 상당 부분(전기차용이 아닌)은 핵심 부품 관련 USMCA 규정의 대상이 되지 않는다. 게다가 전기차용 배터리의 경우 2024년 이후에는 IRA의 FEOC 배제 조치나, 추가적인 관세 조치(2024년 301조 확대, 2025년 IEEPA) 등으로 인해 중국산 사용이 점차 제한되었다. 나아가 2026년을 전후로 미국을 포함해 북미 지역에 건설 중인 배터리 공장들이 본격적으로 가동하는 만큼, 향후에는 역내 배터리 공급망이 강화될 것으로 전망된다.

다음으로 전자제어유닛(ECU; HS\_8537.10)의 수입도 7.3%로 큰 비중을 차지하고 있다. 다만 해당 HS코드에 대한 수입 역시 자동차에는 부분적으로만 사용되는 것으로 추측되는 만큼 실제 수입액 및 비중은 이보다 작을 것으로 보인다. 한편 ECU는 USMCA 원산지 규정에서 핵심 부품이 아니라 주요 부품으로 분류되었는데, 최근에는 첨단 전자장비를 활용한 통합형·지능형 자동차 제어 기능 발전 및 소프트웨어 중심으로의 전환 등 미래 자동차 산업을 대표하는 부품

96) 미국의 HTS 코드 분류를 따르다면 2024년 기준 HS\_8507.60-0010(전기승용차용) 수입액의 비중은 20.7%에 불과하다. 그러나 나머지 79.3%를 차지하는 HS\_8507.60-0020(기타)에 대한 수입의 경우도 픽업트럭을 포함한 화물차·버스용 전기차 배터리가 포함되며, 또한 범용성이 있거나 팩이 아닌 셀·모듈 형태인 경우 분류가 모호해 HTS 코드 기준만으로 전기차용의 비중을 판단하기는 어렵다.

중 하나로 꼽히는 만큼, 향후 그 중요성이 더욱 커질 것으로 전망된다. 2024년 기준 미국의 ECU 수입에서 가장 큰 비중을 차지하는 국가는 멕시코(43.3%)이며, 이러한 양상은 멕시코가 전자장비 부문에서도 미국의 주요한 생산기지 역할을 하고 있음을 보여준다.

와이어링하네스(HS\_8544.30)의 경우 과거에는 내연기관차에서 엔진 점화를 보조하는 전선 역할을 했다면, 현재 및 미래에는 배터리와 모터 간 전력을 전달하거나 ECU를 중심으로 데이터를 전송하면서 그 역할이 확장되고 있다. 즉 전기차 및 자율주행차로의 전환 과정에서 그 활용도와 중요성이 더욱 커지고 있으며, 이로 인해 점차 고사양 제품이 요구되면서 수입액 규모가 확대되고 있다. 한편 와이어링하네스는 생산에 있어 대표적인 노동집약적 부품으로 꼽힌다. 이에 따라 과거부터 미국이 필요량의 상당 부분을 멕시코로부터 수입하면서 충분한 역내 공급망이 구축되어 있었는데, 이러한 양상은 점차 고부가가치 제품으로 전환되는 상황에서도 계속해서 이어지고 있다.

이외에도 미국의 자동차 부품 수입을 품목별로 살펴보면 많은 품목에서 멕시코가 여전히 큰 비중을 차지하고 있는 것으로 나타난다. 특히 전통적인 노동집약적 부품(와이어링하네스 등)이나 원자재 의존도가 높은 부품(차체·차대)뿐 아니라 변속기, 전자장비 등 고부가가치 영역에서도 멕시코가 상당한 비중을 차지하는 것으로 나타난다. 반면 캐나다의 비중은 차체부품(HS\_8708.29)과 가솔린엔진(HS\_8407.34) 등 일부 품목을 제외하면 특별히 두드러지지 않아, 완성차 시장과 마찬가지로 미국-멕시코의 관계를 보완하는 생산기지 역할을 하는 것으로 보인다.

반면 일부 품목에서는 여전히 EU 등 고부가가치 기술에서 지배력을 가진 국가들이 큰 비중을 차지하고 있다. 이러한 품목들 중에는 특히 최근 자동차의 전자장비화가 빠르게 이루어지면서 기존에 중요도가 크지 않았던 품목의 중요성이 커지거나, 혹은 고부가가치 품목으로 변모한 경우도 많다. 일례로 USMCA 규정에서 보조 부품으로 분류된 서모스탯(HS\_8481.80)은 전기차 배터리/모

터의 통합 열관리 시스템으로 그 역할이 확장되었으며, 주요 부품으로 분류되었던 HS\_8479.89(조향 액추에이터 등)는 최근 전기 신호로 조향을 제어하는 기술(Steer-by-Wire)이 도입되면서 첨단 기술적 가치를 지닌 부품으로의 변화가 전망된다. 차량상태측정기기(HS\_9031.80) 역시 기존의 정밀 검사/테스트를 위한 장비 외에도 자율주행 및 운전 보조 시스템에서 요구하는 각종 센서 등이 포함되면서 그 중요성이 더욱 커질 것으로 보인다.

한편 로드휠(HS\_8708.70) 등 일부 품목에 한해서는 중국으로부터의 수입 역시 여전히 큰 비중을 차지하며, 또한 거의 대부분 품목에서 중국은 여전히 상당한 비중을 차지하고 있다. 한국의 경우도 HS\_8479.89(조향 액추에이터 등)에서 EU 못지않게 큰 비중을 차지하고 있으며, 이외에 특별히 두드러지는 품목은 없으나 전반적으로 미국 자동차 부품 수입 상대국 중 상위 5개국에 포함되는 양상을 보인다.

표 3-6. 미국의 자동차 부품 수입 상위 20개 품목 및 주요 상대국

(단위: 억 달러, %)

HS 6	품목명	수입액		비중	구분	상대국(비중, %)				
		'24년	(증가)			1위	2위	3위	4위	5위
8507.60	리튬이온배터리	238	(+202)	9.2%	핵심	중국 (69.0)	EU (8.9)	일본 (7.4)	한국 (5.6)	캐나다 (3.2)
8708.29	차체 스탬핑·패널·구조물	215	(+66)	8.3%	핵심/주요	멕시코 (40.9)	캐나다 (23.4)	중국 (9.7)	한국 (8.7)	EU (7.0)
8537.10	전기 제어용 보드(ECU)	189	(+60)	7.3%	주요	멕시코 (43.3)	EU (16.8)	캐나다 (9.0)	중국 (6.7)	한국 (3.8)
8708.99	차대 프레임·구성품·구동부품	174	(+28)	6.7%	핵심/주요	멕시코 (39.1)	캐나다 (13.0)	한국 (9.7)	중국 (8.9)	EU (8.9)
8544.30	와이어링 세트·하네스	153	(+37)	5.9%	보조	멕시코 (68.2)	온두라스 (6.6)	필리핀 (5.5)	베트남 (5.1)	니카라과 (4.9)
8708.40	변속기 및 부품	119	(+26)	4.6%	핵심	멕시코 (32.9)	일본 (23.3)	EU (21.7)	캐나다 (9.0)	한국 (8.7)
8481.80	기타 밸브·장치(서모스탯)	106	(+19)	4.1%	보조	EU (22.7)	중국 (19.7)	멕시코 (19.6)	일본 (8.3)	대만 (5.5)

표 3-6. 계속

(단위: 억 달러, %)

HS 6	품목명	수입액		비중	구분	상대국(비중, %)				
		'24년	(증가)			1위	2위	3위	4위	5위
8407.34	가솔린 엔진(1,000cc ↑)	97	(+11)	3.7%	핵심	멕시코 (37.9)	캐나다 (23.2)	EU (21.5)	<b>한국 (9.9)</b>	영국 (5.0)
8479.89	기타 기계(조향 액추에이터 등)	76	(+29)	2.9%	주요	EU (25.1)	<b>한국 (20.6)</b>	캐나다 (12.2)	중국 (9.7)	멕시코 (8.8)
8708.30	브레이크 및 부품	74	(+16)	2.9%	주요	멕시코 (44.4)	중국 (25.0)	EU (9.6)	인도 (6.0)	일본 (4.3)
8409.91	가솔린 엔진 부품	72	(+09)	2.8%	핵심	멕시코 (40.3)	일본 (20.7)	중국 (9.9)	EU (8.3)	캐나다 (6.9)
8708.50	엑셀, 디퍼런셜 기어	65	(+17)	2.5%	핵심	멕시코 (39.0)	일본 (14.4)	EU (11.5)	<b>한국 (9.9)</b>	중국 (7.7)
8708.80	서스펜션 장치	62	(+21)	2.4%	핵심	멕시코 (35.9)	중국 (17.5)	캐나다 (13.8)	EU (10.4)	<b>한국 (5.9)</b>
8421.39	기체 여과기 (배기 정화 등)	61	(+25)	2.4%	보조	멕시코 (45.0)	EU (17.9)	캐나다 (8.6)	중국 (7.9)	<b>한국 (5.1)</b>
8708.94	조향장치 및 부품	53	(+8)	2.0%	핵심	멕시코 (64.3)	중국 (9.2)	EU (6.9)	일본 (5.5)	<b>한국 (4.4)</b>
8512.20	조명/신호 장치	50	(+9)	1.9%	보조	멕시코 (42.7)	대만 (15.8)	<b>한국 (9.6)</b>	중국 (8.5)	EU (8.1)
8708.70	로드휠 및 부품	48	(+7)	1.9%	주요	중국 (33.7)	멕시코 (33.3)	태국 (7.5)	EU (6.9)	<b>한국 (4.4)</b>
8409.99	디젤 엔진 부품	43	(+10)	1.7%	핵심	EU (30.6)	멕시코 (21.9)	중국 (13.9)	브라질 (8.4)	인도 (7.5)
8414.80	기타 공기 펌프 (터보차저 등)	39	(+14)	1.5%	주요	EU (29.7)	멕시코 (27.4)	중국 (13.2)	캐나다 (8.8)	스위스 (2.8)
9031.80	측정/검사기기 (차량상태측정용)	38	(+11)	1.5%	보조	EU (31.9)	멕시코 (16.2)	일본 (7.8)	캐나다 (7.2)	<b>한국 (6.2)</b>

주: 2024년 기준 상위 20개 품목으로 전체 자동차 부품 수입의 76.3%를 차지함.

자료: UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.).

마지막으로 USMCA 발효 전(2018~19년)과 발효 후(2023~24년) 미국·멕시코·캐나다 3국 간의 핵심/주요/보조 부품 무역 비중 변화를 살펴보면, 먼저 멕시코·캐나다의 수출에서 미국의 비중이 과거에도 80~90% 내외 수준으로 높았으나, 2023~24년 들어 모든 부문에서 공통적으로 더욱 증가하였다. 특히 멕시코의 경우 기존에 비교적 비중이 낮았던 핵심 부품 수출에서 미국 비중의 증가가 두드러졌으며(80.6%→87.2%), 캐나다의 경우 핵심 부품 수출에서 미국의 비중이 여전히 가장 높은 가운데(91.4%→93.2%) 상대적으로는 주요 부품에서 미국 비중이 가장 크게 증가했다(75.5%→80.3%).

반대로 미국의 수입 입장에서 살펴보면, 주요/보조 부품에서 멕시코·캐나다의 비중이 증가하면서 두 국가의 수출과 함께 양방향으로 공급망이 강화된 것으로 나타났다. 그러나 핵심 부품에 대해서는 두 국가의 대미국 수출은 강화된 반면, 미국 수입의 대멕시코(34.0%→31.9%) 및 대캐나다(14.3%→11.9%) 비중은 오히려 감소해 대조적이다.<sup>97)</sup>

이외에 핵심 부품의 경우 미국의 대멕시코 수출 비중은 커졌으나(39.1%→42.4%), 멕시코의 대미국 수입 비중은 감소했다(61.0%→57.7%). 보조 부품의 경우 캐나다의 대미국 수입 비중이 증가했고(47.4%→49.8%), 또한 멕시코의 대캐나다 비중이 여전히 크지 않지만 증가하였다(1.5%→2.5%). 주요 부품의 경우 앞서 언급한 멕시코·캐나다의 수출과 미국의 수입 관계를 제외하면 별다른 증가는 식별되지 않았다.

---

97) 단, 배터리를 포함해 전자(HS\_85) 관련 품목을 제외한다면 멕시코 비중은 증가한다(35.5%→40.0%).

표 3-7. USMCA 발효 전후 핵심 부품 무역 비중 변화

(단위: %)

발효 전(2018~19년)					발효 후(2023~24년)				
수입 수출	미국	멕시코	캐나다	기타	수입 수출	미국	멕시코	캐나다	기타
미국		61.0	71.8		미국		57.7	71.8	
		39.1	33.2	27.7			42.4	31.9	25.7
멕시코	34.0		12.3		⇒ 멕시코	31.9		9.5	
	80.6		9.4	10.0		87.2		5.9	6.9
캐나다	14.3	3.5			캐나다	11.9	3.8		
	91.4	5.8		2.7		93.2	5.0		1.8
기타	51.6	35.5	15.9		기타	56.2	38.4	18.7	

주: 대각선 왼쪽-아래는 수출국 입장에서 상대국의 비중, 대각선 오른쪽-위는 수입국 입장에서 상대국의 비중임.  
 자료: UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.).

표 3-8. USMCA 발효 전후 주요 부품 무역 비중 변화

(단위: %)

발효 전(2018~19년)					발효 후(2023~24년)				
수입 수출	미국	멕시코	캐나다	기타	수입 수출	미국	멕시코	캐나다	기타
미국		49.0	53.8		미국		42.5	53.3	
		28.0	27.3	44.7			27.7	24.7	47.6
멕시코	26.9		9.9		⇒ 멕시코	31.3		8.4	
	92.0		2.6	5.4		93.0		1.6	5.4
캐나다	7.2	3.3			캐나다	7.9	3.2		
	75.5	7.1		17.5		80.3	6.6		13.0
기타	65.8	47.7	36.3		기타	60.8	54.3	38.2	

주: 대각선 왼쪽-아래는 수출국 입장에서 상대국의 비중, 대각선 오른쪽-위는 수입국 입장에서 상대국의 비중임.  
 자료: UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.).

표 3-9. USMCA 발효 전후 보조 부품 무역 비중 변화

(단위: %)

발효 전(2018~19년)					발효 후(2023~24년)				
수입/수출	미국	멕시코	캐나다	기타	수입/수출	미국	멕시코	캐나다	기타
미국		44.8	47.4		미국		40.6	49.8	
		27.5	23.8	48.7			26.4	23.4	50.2
멕시코	36.2		16.8		멕시코	38.7		12.9	
	92.0		1.7	6.3		94.9		1.1	4.1
캐나다	4.1	1.5			캐나다	4.3	2.5		
	74.2	3.9		21.9		76.3	3.7		20.0
기타	59.7	53.8	35.9		기타	57.0	56.9	37.3	

주: 대각선 왼쪽-아래는 수출국 입장에서 상대국의 비중, 대각선 오른쪽-위는 수입국 입장에서 상대국의 비중임.  
 자료: UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.).

## 다. 철강/알루미늄

철강/알루미늄<sup>98)</sup> 구매 요건은 제조사가 철강/알루미늄의 70% 이상을 북미 3국에서 조달하도록 규정한다. 이를 위해 자동차 제조사는 EU, 한국, 중국, 일본 등 제3국산 철강/알루미늄을 수입하는 대신 국내산을 구매하거나 또는 역내산 수입의 비중을 높여야 한다.

미국의 철강/알루미늄 수입은 2018년 232조 관세 조치 시행 이후 2019~20년 감소세를 보였다. 이후 2021~22년 들어 크게 반등했으며, 2023~24년은 다소 정체 양상을 보였다. 미국의 철강/알루미늄 수입의 주요 상대국은 크게 캐나다(2024년 32%), 멕시코(25%) 그리고 나머지 국가로 구분할 수 있다.

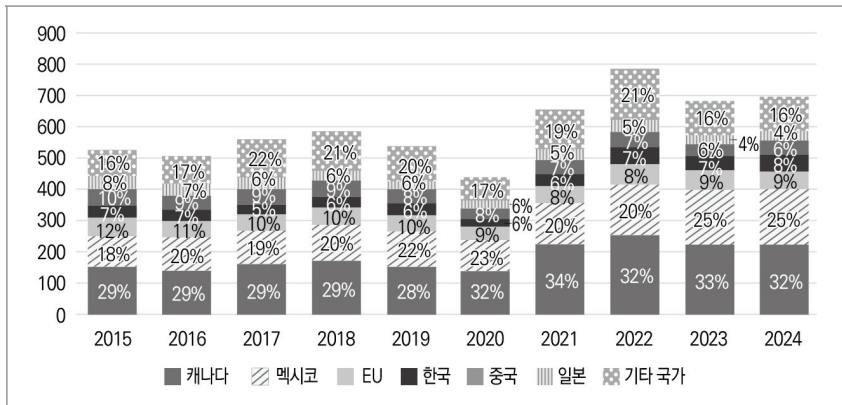
멕시코와 캐나다에 대해서는 2019년(5월) 철강/알루미늄에 대한 232조 관

98) 철강/알루미늄에 대한 HS코드 분류는 USMCA 원산지 규정 부록(APPENDIX 4-B)의 Table S를 따른다.

세가 면제되었고, 2020년(7월) USMCA가 발효되면서 철강/알루미늄 구매 요건이 적용되었다. 이러한 사건과 더불어 미국의 철강/알루미늄 수입 자체는 감소했지만, 캐나다(2017년 29% → 2020년 32%)와 멕시코(19%→23%)의 비중은 증가하였다. 이후 2020년대 들어 다소 부침은 있으나 멕시코와 캐나다의 비중은 대체로 높게 유지되었으며, EU, 중국, 일본 등 역외국의 비중은 2010년대보다 낮게 유지되었다. 한국의 비중은 2018년 5.5%, 2021년 6.1%, 2024년 7.8% 등 편차가 있으나 전반적으로 USMCA 발효 전후 모두 6.5% 내외 수준을 크게 벗어나지 않았다.

그림 3-12. 미국의 주요 상대국별 철강/알루미늄 수입 및 비중(2015~24년)

(단위: 억 달러, %)



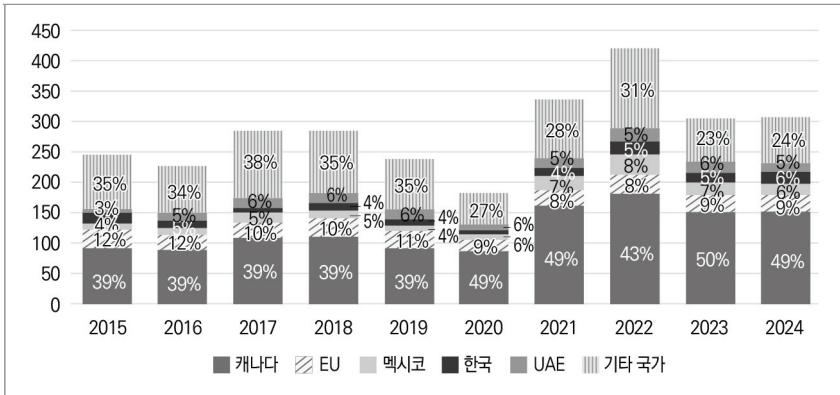
자료: UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.).

한편 차체부품(HS 8708.29) 및 차대부품(8708.99)은 높은 RVC 요건을 적용 받는 핵심(+주요)부품이지만, 자동차에서 가장 철강집약적인 부품인 만큼 모두 철강/알루미늄 구매 요건 대상에 포함되었다. 게다가 미국의 철강/알루미늄 수입액에서 이 2개 품목이 차지하는 비중은 2024년 기준 55.8%에 달한다. 만약 이들을 제외한다면 나머지 철강/알루미늄에 대한 미국의 수입에서 캐나다의 비중은 2019년 39% 및 2024년 49%로 더욱 커질 뿐 아니라 USMCA 발

효 전후로도 크게 증가한다. 반면 멕시코(4%→6%)의 경우 비중이 크게 작아지는 데, 이는 멕시코로부터의 철강/알루미늄 수입은 많은 부분 차대부품 혹은 차체부품 형태로 수입된다는 것을 보여준다.

그림 3-13. 미국의 주요 상대국별 철강/알루미늄(부품 제외) 수입 및 비중(2015~24년)

(단위: 억 달러, %)



자료: UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.).

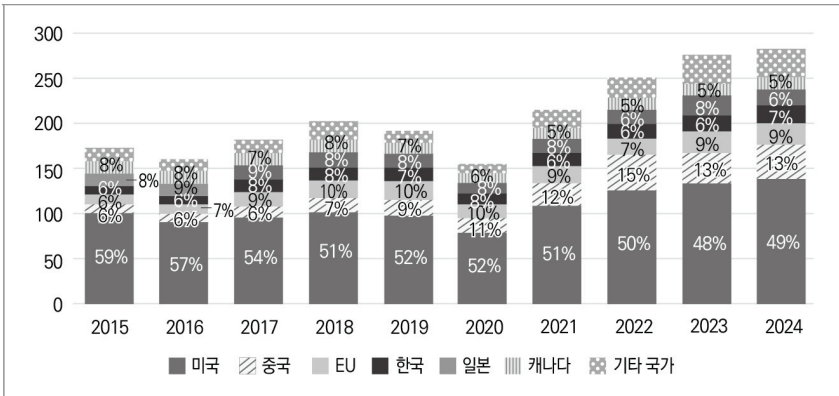
다음으로 멕시코의 철강/알루미늄 수입은 2020년 코로나19 침체 이후 2024년까지 계속적으로 증가하는 양상이다. 상대국별로는 미국이 절반가량을 차지하는데, 다만 USMCA 발효 전후를 비교하면 미국의 비중은 2019년 52%에서 2024년 49%로 다소 감소하였다. 반면 중국(9%→13%)의 비중이 커졌으며, 이외 EU(10%→9%), 한국(7.3%→6.7%), 일본(8%→6%), 캐나다(7%→5%)의 비중은 소폭 감소하는 양상이다.

한편 만약 차대부품과 차체부품을 제외한다면, 미국과 마찬가지로 수입액 규모는 절반가량으로 줄어들지만 미국(46%→45%)과 중국(10%→13%) 등 주요국이 차지하는 비중과 변화 양상은 크게 다르지 않다.99)

99) UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.).

그림 3-14. 멕시코의 주요 상대국별 철강/알루미늄 수입 및 비중(2015~24년)

(단위: 억 달러, %)



자료: UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.).

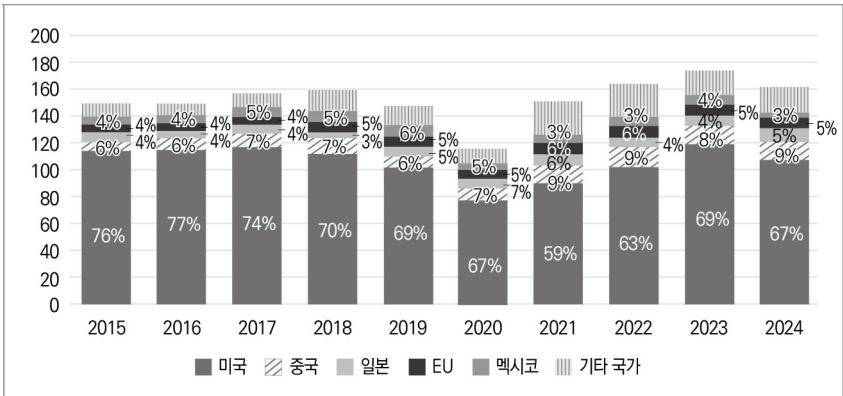
캐나다의 철강/알루미늄 수입 역시 코로나19 이후 점차적으로 증가했으며, 다만 2024년 들어서는 증가세가 꺾인 양상이다. 상대국별 수입 양상은 멕시코와 유사하나 미국의 비중이 2019년 69% 및 2024년 67%로 2/3 이상에 달한다. 마찬가지로 중국(6%→9%)의 비중 역시 증가했지만, 멕시코의 경우에 비하면 비중 자체는 낮은 편이다.

한편 차대부품과 차체부품을 제외하더라도 수입 구조 자체는 비슷하나, USMCA 발효후 미국(65%→61%)의 비중 감소 및 중국(7%→12%)의 비중 증가가 더욱 두드러지는 양상이다.<sup>100)</sup>

100) UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.).

그림 3-15. 캐나다의 주요 상대국별 철강/알루미늄 수입 및 비중(2015~24년)

(단위: 억 달러, %)



자료: UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.)

마지막으로 USMCA 발효 전(2018~19년)과 발효 후(2023~24년) 미국·멕시코·캐나다 3국 간의 철강/알루미늄 품목 무역 비중 변화를 살펴보면, 앞서 경량차량 및 자동차 부품의 경우와 마찬가지로 미국으로의 공급을 중심으로 하는 역내 구조가 강화된 것으로 보인다. 특히 멕시코·캐나다의 수출에서 미국이 차지하는 비중은 기존에도 90% 가깝게 높았으나, USMCA 발효를 전후로 멕시코가 89.4%에서 92.1%로, 캐나다가 87.6%에서 92.6%로 더욱 높아진 양상이다. 또한 미국의 수입에서 멕시코(20.9%→25.0%)와 캐나다(28.6%→32.6%)의 비중도 모두 유의미하게 증가하였다. 반면 멕시코-캐나다 간의 수출입 비중은 양방향 모두 감소하였다.

다음으로 역내에 상당한 물량을 공급하는 미국의 수출 측면을 살펴보면, 멕시코(36.7%→42.3%)로의 수출 비중이 증가한 반면, 캐나다(36.0%→30.6%)로의 비중은 감소한 것으로 나타났다. 이는 자동차의 생산 거점으로서 멕시코의 역할이 점차 확대되는 반면, 캐나다의 생산이 축소되고 있다는 측면에서 일견 타당해 보인다. 다만 두 국가의 수입 측면에서 미국의 비중은 멕시코(51.3%→48.8%)와 캐나다(69.5%→67.6%) 모두 감소했고, 동시에 멕시코-캐나다 간

공급망도 약화된 만큼, 두 국가를 중심으로 하는 역내 공급 구조는 강화되었다고 보기 어렵다.

표 3-10. USMCA 발효 전후 철강/알루미늄 무역 비중 변화

(단위: %)

발효 전(2018~19년)					발효 후(2023~24년)				
수출 \ 수입	미국	멕시코	캐나다	기타	수출 \ 수입	미국	멕시코	캐나다	기타
미국		51.3	69.5		미국		48.8	67.6	
멕시코	20.9		5.4		멕시코	25.0		3.7	
캐나다	89.4		4.0		캐나다	92.1		1.9	
기타	28.6	7.3			기타	32.6	4.7		
	87.6	5.6		6.8		92.6	3.3		4.1
	50.4	41.4	25.2			42.4	46.5	28.7	

주: 대각선 왼쪽-아래는 수출국 입장에서 상대국의 비중, 대각선 오른쪽-위는 수입국 입장에서 상대국의 비중임.  
 자료: UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.).

### 3. 한국의 북미 지역에 대한 자동차 산업 무역 및 투자 변화

한국의 자동차(완성차)<sup>101)</sup> 생산량은 2024년 기준 413만 대로 중국(3,129만 대), 미국(1,052만 대), 일본(823만 대), 인도(601만 대), 독일(441만 대), 멕시코(420만 대)에 이어 세계 7위 수준이다. 제조사별로는 현대(186만 대)와 기아(155만 대)가 82.5%로 대부분을 차지하며, 이어서 한국지엠(49만 대)이 12.0%로 상당한 비중을 차지한다.

101) 한국의 자동차 생산/수출/내수 물량 관련 통계는 KAMA(2025)를 참고하였다(이하 내용 동일). 2024년 기준 한국의 자동차 생산에서 버스·트럭·특장차를 제외한 승용차의 비중은 93.2%였고, 수출에서 승용차의 비중은 96.8%이다.

한국의 자동차 생산(대수 기준, 이하 동일)에서 수출의 비중은 67.4%를 차지한다. 이와 같이 한국의 자동차 산업은 수출 중심 구조를 형성하고 있지만, 동시에 나머지 33.1%가 한국 내수 판매의 80% 이상을 차지하면서 수출과 내수 모두를 충족하는 생산 규모를 가지고 있다. 한편 한국지엠의 경우 생산의 95.7%를 수출하고 있어, 특히나 수출에 집중된 양상을 보인다.

한국의 자동차 수출에서 북미 지역에 대한 수출은 2024년 기준 60.6%(미국 51.5%, 멕시코 0.8%, 캐나다 8.4%)에 달해 북미(미국) 시장에 특히 집중된 모습을 보인다. 제조사별로는 현대가 수출의 65.4%(미국 54.3%), 기아가 44.3%(미국 37.5%), 한국지엠이 99.7%(미국 88.5%)를 북미 시장에 수출하고 있다. 특히 한국지엠의 경우 생산의 거의 대부분을 수출하는데, 생산의 약 95%가 북미에 대한 수출이며, 약 85%가 미국에 대한 수출이다.<sup>102)</sup>

이러한 한국 내 생산 외에도 한국 제조사(현대/기아)는 세계 각지의 해외공장에서 2024년 기준 365만 대를 생산하고 있어, 국내 생산과 해외 생산으로 물량이 양분되는 구조를 가진다. 북미 지역(98만 대)에서는 현대가 해외 생산분의 16.7%인 36만 대(미국)를, 기아가 해외생산분의 41.8%인 62만 대(미국 35만 대, 멕시코 26만 대)를 생산했다.<sup>103)</sup>

한편 한국의 친환경차 비중은 2024년 기준 생산에서 29.1%(HEV 20.4%, EV 8.7%), 내수 판매에서 40.4%(국내 생산분 한정 33.7%), 수출에서 26.7%(HEV 17.2%, EV 9.5%)를 차지한다. 과거 2020년(생산 12.7%, 수출 14.4%) 수치와 비교하면 친환경차 비중이 큰 폭으로 증가했으며, 그간 수출의 증가에도 상당 부분을 기여하였다. 다만 최근 들어서는 EV의 상승세가 다소 꺾였으며, 이로 인해 2020년 대비 2024년 HEV(생산 8.1%→20.4%, 수출 8.0%→

---

102) 이러한 양상은 최근 2023~24년 들어 더욱 심화되었다. 과거 2019년의 경우 한국지엠 생산 물량의 약 83%가 수출되었으며, 수출 물량의 약 64%가 북미 지역에 대한 수출이었다(미국 약 55%). KAMA(2025).

103) 2025년부터는 미국에 현대의 메타플랜트(HMGMA)가 가동되면서 연간 30만 대 규모가 확대됨. 「현대자동차 메타플랜트 아메리카(HMGMA) 준공식 개최」(2025. 3. 26., 검색일: 2025. 12. 5.).

17.2%)의 상승세가 EV(생산 4.5%→8.7%, 수출 6.4%→9.5%)보다 두드러지는 양상이다.

## 가. USMCA 자동차 원산지 규정 관련 품목 수출 변화

한국의 완성차(경량차량)<sup>104</sup> 수출(금액 기준, 이하 동일)은 2020년 이전까지 연간 400억 달러 내외 규모로 이루어지다가 최근 2022~24년 큰 폭으로 증가하면서 2024년 699억 달러를 기록했다.<sup>105</sup> 특히 최대 수출상대국인 미국에 대한 수출은 2019년 160억 달러(72만 대)에서 2024년 352억 달러(122만 대)로 2배 이상 증가했으며, 미국이 차지하는 비중 역시 38%에서 50%로 크게 증가했다. 또한 같은 북미 지역의 캐나다에 대한 수출 역시 2019년 26억 달러에서 2024년 53억 달러(6%→8%)로 증가한 것 역시 주목할 만하다. 반면 EU의 경우 미국에 이어 2위 수출상대국으로 2019년 17%에 이어 2023년 16% 등으로 2020년대 들어서도 큰 비중을 차지했으나 2024년 12%까지 감소하였다.

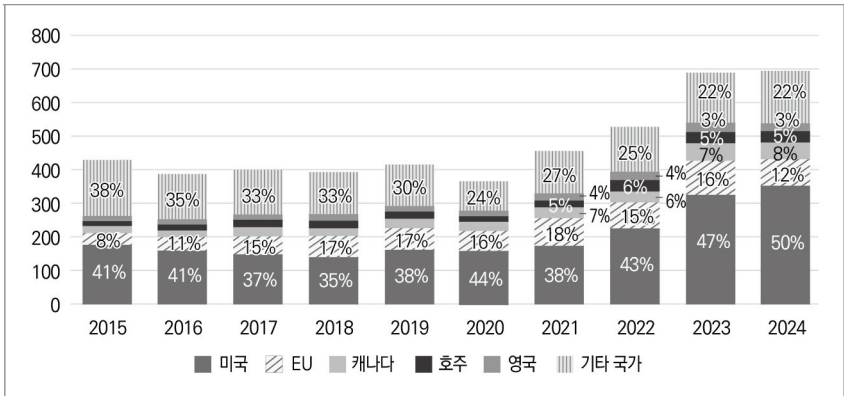
이외에 호주, 영국 등도 주요 수출상대국이며, 이들을 제외한 나머지 기타 국가들에 대한 수출도 상당한 비중을 차지한다. 다만 기타 국가들에 대한 비중은 2019년 대비 2024년 감소해(30%→22%) 미국을 비롯한 주요국에 수출이 더욱 집중되는 양상이다. 기타 국가에는 사우디아라비아, 튀르키예, 이스라엘, 이라크, 베트남 등 세계 각지의 국가들이 포함되어 있으며, 멕시코(0.5%→0.4%) 역시 그중 하나이다. 한편 러시아에 대한 수출은 2022년 러시아-우크라이나 전쟁 이후 비중이 크게 감소하였으며(2.2%→0.6%), 반대로 키르기스스탄(0.04%→1.5%)과 카자흐스탄(0.1%→1.5%)에 대한 수출은 증가하였다.

104) 경량차량에 대한 HS코드 분류는 앞의 2절과 마찬가지로 USMCA 원산지 규정을 따른다.

105) 다만 수출 물량(대수, 통관 기준) 기준으로는 2016년 256만 대, 2019년 195만 대, 2024년 249만 대 등으로 금액 기준에 비하면 차이가 크지 않다. 이는 인플레이션을 포함한 세계 자동차 가격 상승과 더불어, 한국산 자동차의 주력 생산/수출 모델이 중·대형차 및 친환경차를 포함한 중고가 모델 위주로 전환된 영향으로 볼 수 있다.

그림 3-16. 한국의 주요 상대국별 경량차량 수출(2015~24년)

(단위: 억 달러, %)



자료: UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.).

한국의 경량차량 수출을 파워트레인(동력계)별로 살펴보면, 북미 지역에 대한 수출은 과거부터 가솔린내연기관이 90% 이상의 큰 비중을 차지해왔다. 다만 2020년대 들어 세계적인 전동화 추세에 따라 2024년 기준 대미국 수출에서 가솔린내연기관의 비중은 70.9%로 감소했고, 특히 대캐나다 수출은 전기차(EV) 비중이 크게 증가하면서 내연기관의 비중이 58.3%로 감소했다.

미국에 대한 친환경차 수출은 2019년 대비 2024년 89.6억 달러 증가했는데, 동시에 내연기관차 수출 역시 100.0억 달러 증가하면서 전체 수출 증가의 절반 이상을 견인했다. 특히 내연기관차 수출이 증가한 데는 최근 대미국 수출이 크게 확대된 한국지엠의 물량이 상당한 비중을 차지할 것으로 추측된다.<sup>106)</sup>

106) 앞서 살펴본 KAMA(2025) 자료에 따르면 한국지엠의 대미국 수출은 2019년 18.7만 대에서 2024년 41.9만 대로 20만 대 이상 증가해 통관 기준 대수 증가(18만 대)를 상회하는 것으로 나타난다. 다만 두 자료 간 집계 기준이 다르기 때문에 엄밀한 비교는 불가하다. 한편 2024년 기준 한국지엠의 대미국 수출 모델 4종(트레일블레이저, 트랙스 크로스오버, Envista, Encore GX)은 모두 비교적 단가가 낮은 소형가솔린차량(배기량 1,600cc 이하)으로 수출물량 증가에 비해서 수출금액 증가에 미치는 영향은 작았을 것으로 사료된다.

표 3-11. 한국의 북미 3개국에 대한 파워트레인별 완성차 수출 변화

(단위: 백만 달러, %)

구분	2019년				2024년			
	미국	멕시코	캐나다	기타	미국	멕시코	캐나다	기타
가솔린내연기관 (비중)	14,602 (92.8)	482 (90.4)	2,278 (88.2)	14,018 (61.3)	24,603 (70.9)	364 (82.2)	3,068 (58.3)	13,700 (46.5)
디젤내연기관 (비중)	1 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	3,087 (13.5)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	3,375 (11.5)
HEV (비중)	528 (3.4)	45 (8.5)	68 (2.6)	2,050 (9.0)	5,456 (15.7)	60 (13.7)	499 (9.5)	5,266 (17.9)
PHEV (비중)	222 (1.4)	0 (0.0)	51 (2.0)	667 (2.9)	936 (2.7)	0 (0.0)	235 (4.5)	657 (2.2)
EV (비중)	380 (2.4)	0 (0.0)	185 (7.2)	1,788 (7.8)	3,703 (10.7)	17 (3.8)	1,463 (27.8)	4,920 (16.7)
[미구분] 경형트럭 (비중)	0 (0.0)	6 (1.2)	0 (0.0)	1,265 (5.5)	0 (0.0)	1 (0.3)	0 (0.0)	1,551 (5.3)
전체	15,734	533	2,582	22,876	34,698	443	5,265	29,469

주: 1) 비중은 해당 국가에 대한 경량차량 수출에서 해당 차량이 차지하는 비중.  
 2) 가솔린내연기관차(HS\_8703.2)와 디젤내연기관차(HS\_8703.3)는 화물차를 포함하지 않으며, HEV는 PHEV(플러그드인하이브리드차)를 제외한 하이브리드차, EV는 HEV와 PHEV를 제외한 순수 전기차, 경형트럭(HS\_8703.21 및 HS\_8703.31)은 픽업트럭을 포함.

자료: 한국무역통계진흥원 수출입통계, KIEP 내부 구독 자료(검색일: 2026. 1. 7.).

한국의 자동차 부품<sup>107)</sup> 수출은 미국을 중심으로 2019년 458억 달러에서 2024년 486억 달러로 증가했다. 전체적으로는 2023~24년 큰 증가세를 보였던 완성차 수출과는 달리, 2021년 반등한 이후 점진적으로 수출 규모가 증가하다 최근 들어 정체되는 양상이다. 한국의 자동차 부품 최대 수출 상대국은 미국으로 2019년 96억 달러(비중 21%)에서 2024년 171억 달러(35%)로 수출이 증가했으며, 이는 자동차 부품 전체 수출 증가분(27억 달러)을 크게 상회하는 수치이다. 특히 상대국별로 살펴보면 2010년대까지 비슷한 규모를 보였던 EU(20%→16%)와 중국(17%→10%)에 대한 수출이 감소한 것과 매우 대조적이다.

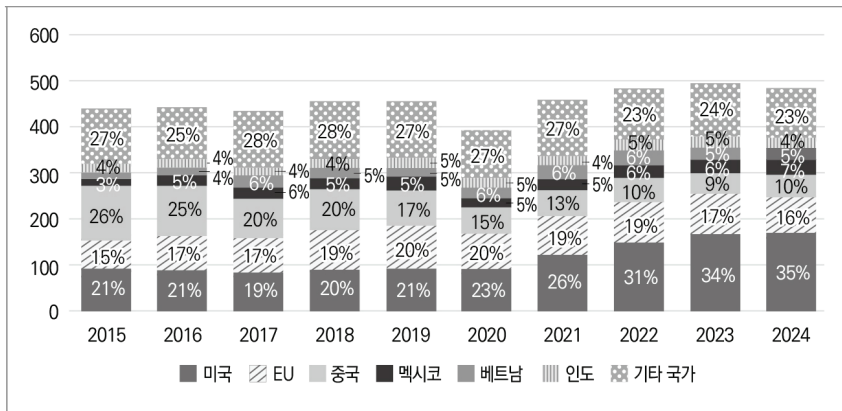
107) 자동차 부품에 대한 HS코드 분류는 앞의 2절과 마찬가지로 USMCA 원산지 규정을 따름.

이외에도 상기 국가들에 비해 수출 규모는 작지만 멕시코(5%→7%)에 대한 수출이 증가한 것 역시 주목할 만하다. 반면 현지에 완성차 생산 공장이 없는 캐나다(0.8%→1.1%)의 경우 미국·멕시코와 달리 자동차 부품 수출에서는 비중이 크지 않다.

한편 전자(HS\_85) 관련 부품을 제외한 자동차 부품 수출은 2019년 대비 2024년 별다른 증가세를 보이지 않아(355억 달러→360억 달러), 최근 자동차 부품 수출 증가의 많은 부분을 배터리나 전자장비 관련 품목이 견인한 것으로 보인다. 다만 그럼에도 불구하고 미국에 대한 수출(79억 달러→122억 달러) 및 비중(22%→34%)은 큰 폭으로 증가하는데, 이는 일반 부품에서도 한국의 대미국 수출이 크게 증가했음을 보여주는 것이다.<sup>108)</sup>

그림 3-17. 한국의 주요 상대국별 자동차 부품 수출(2015~24년)

(단위: 억 달러, %)



자료: UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.).

자동차 부품 수출을 USMCA 원산지 규정상 분류를 통해 세부적으로 살펴보면, 먼저 미국에 대한 수출은 핵심 부품의 비중이 크고, 반대로 보조 부품의 비중이 작은 것으로 나타난다. 다만 2019년 대비 2024년 대미국 수출 증가는 핵

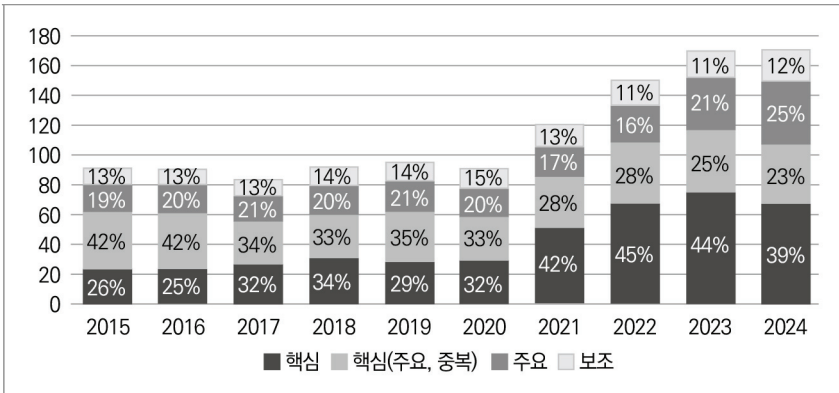
108) UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.).

심 부품에 국한되지 않고 핵심/주요/보조 부품 전 영역에서 나타났다.

한국의 대미국 수출에서 핵심 부품의 비중은 2019년 64% 및 2024년 63%로 큰 변화를 보이지 않았다. 그러나 만약 핵심/주요 부품 리스트에서 중복되는 차대부품(HS\_8708.99)과 차체부품(HS\_8708.29)을 제외하면, 핵심 부품의 비중은 2019년 29%에서 2024년 39%로 크게 증가하는 것으로 나타난다. 한국의 대미국 수출에서는 차대부품(HS\_8708.99)과 차체부품(HS\_8708.29)이 차지하는 비중이 매우 큰데, 다만 USMCA 발효 전후로는 수출 증가가 크지 않았고 두 품목이 차지하는 비중은 크게 감소하였다(35%→23%). 이러한 추세는 과거 2010년대 중반부터 나타나는 양상이었으며, 나아가 2021년부터는 차대부품 및 차체부품을 제외한 핵심 부품의 수출 및 비중이 크게 증가하면서 가속화되었다. 한편 주요 부품의 경우 수출이 크게 증가하면서 비중 역시 크게 증가했으며(21%→25%), 보조 부품의 경우 수출은 증가했으나 비중 자체는 더욱 작아지는 양상이다(14%→12%).

그림 3-18. 한국의 대미국 자동차 부품 수출에서 핵심/주요/보조 부품의 비중(2015~24년)

(단위: 억 달러, %)

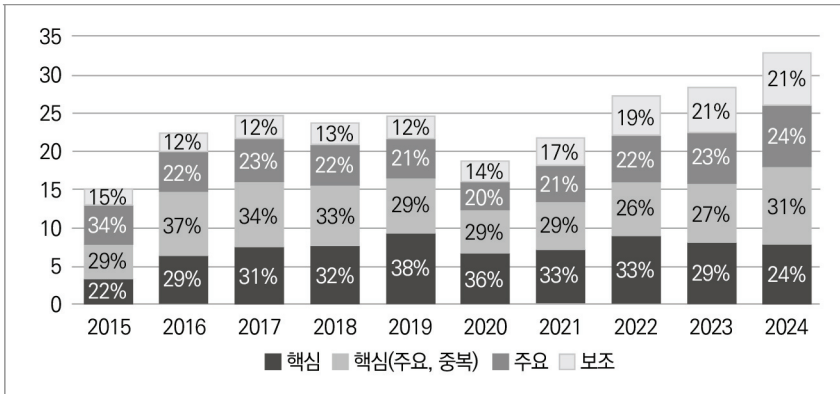


자료: UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.).

다음으로, 멕시코에 대한 자동차 부품 수출에서는 미국에 대한 수출과 정반대 양상이 나타난다. 먼저 핵심 부품의 비중이 대미국 수출과 마찬가지로 가장 높지만, USMCA 발효를 전후해서는 2019년 67%에서 2024년 55%로 감소했다. 특히 차대부품(HS\_8708.99) 및 차체부품(HS\_8708.29)의 비중은 거의 유지(29%→31%)되는 가운데, 여타 핵심 부품들의 비중이 감소해(38%→24%), 미국으로의 수출과 상반되는 양상을 보인다. 또한 보조 부품(12%→21%)의 비중이 크게 증가한 것 역시 대미국 수출에서의 양상과 매우 대조적이다.

그림 3-19. 한국의 대멕시코 자동차 부품 수출에서 핵심/주요/보조 부품의 비중(2015~24년)

(단위: 억 달러, %)



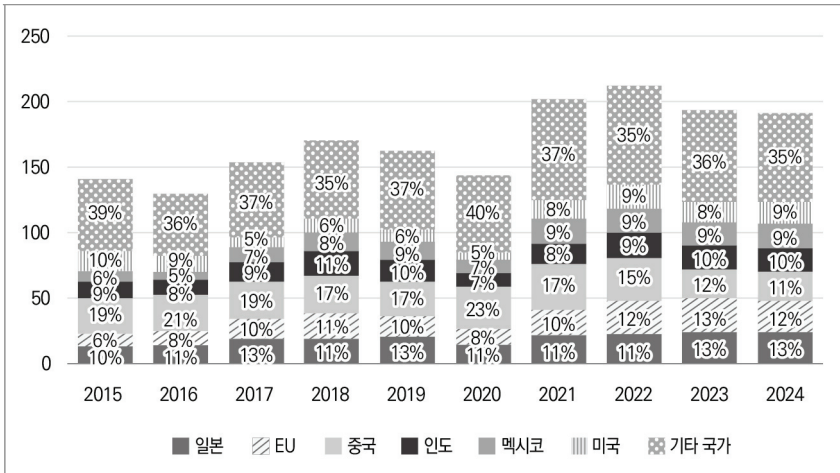
자료: UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.).

마지막으로 철강/알루미늄(차대부품 및 차체부품 제외)<sup>109)</sup> 관련 수출의 경우 한국은 2018년 232조 관세 조치에서 쿼터를 적용 받았음에도 불구하고 미국의 비중이 2019년 6%에서 2024년 9%로 증가하였다. 또한 멕시코(8.6%→9.5%)의 비중 역시 소폭 증가세를 보였다. 반면 다른 주요 상대국 중에는 중국(17%→11%)으로의 수출 비중이 감소한 것이 두드러진다.

109) 철강/알루미늄에 대한 HS코드 분류는 앞의 2절과 마찬가지로 USMCA 원산지 규정을 따름.

그림 3-20. 한국의 주요 상대국별 철강/알루미늄(자동차 부품 제외) 수출(2015~24년)

(단위: 억 달러, %)



자료: UN Comtrade(검색일: 2025. 12. 22.)

## 나. 자동차 산업 해외직접투자 변화

한국의 북미 3개국에 대한 자동차 제조업(판매·수리 등 서비스업 제외) 투자(도착금액 기준)는 미국과 멕시코를 중심으로 USMCA 발효(2020년) 이후 증가하는 양상을 보인다. 특히 대미국 투자는 USMCA 발효 전 5년(2015~19년) 누계 5.4억 달러에서 발효 후 5년(2020~24년) 누계 17.7억 달러로 크게 증가했으며, 연도별로는 2021년부터 증가해 2023년(6.5억 달러) 가장 높았다.

대멕시코 투자의 경우 USMCA 발효 전후 5년을 비교하면 감소한 것으로 보이거나(누계, 16.4억 달러 → 13.0억 달러) 이는 과거 2016년 준공된 기아 몬테레이 공장 관련 투자의 영향으로, 연도별로 보면 2023~24년에 연간 4억 달러 이상의 투자를 기록하며 크게 증가한 양상을 나타낸다.

표 3-12. 한국의 북미 3개국에 대한 자동차 제조업 직접투자

(단위: 백만 달러, %)

연도	미국		멕시코		캐나다		북미 지역 계		세계
	금액	(비중)	금액	(비중)	금액	(비중)	금액	(비중)	
2015	62	(3.2)	792	(40.4)	5	(0.3)	859	(43.8)	1,960
2016	74	(5.4)	352	(25.6)	0	(0.0)	426	(30.9)	1,378
2017	214	(12.3)	329	(18.8)			543	(31.1)	1,747
2018	58	(1.7)	83	(2.4)			141	(4.0)	3,515
2019	127	(5.8)	88	(4.0)	0	(0.0)	215	(9.8)	2,205
2020	126	(6.1)	117	(5.7)			242	(11.8)	2,060
2021	311	(13.4)	116	(5.0)			427	(18.3)	2,329
2022	291	(13.1)	185	(8.3)	8	(0.4)	484	(21.8)	2,224
2023	645	(29.9)	478	(22.2)	21	(1.0)	1,145	(53.1)	2,155
2024	400	(22.0)	401	(22.0)	1	(0.1)	802	(44.1)	1,819
USMCA 발효 전	536	(5.0)	1,644	(15.2)	5	(0.1)	2,185	(20.2)	10,805
USMCA 발효 후	1,773	(16.7)	1,297	(12.3)	30	(0.3)	3,100	(29.3)	10,588

주: 1) 자동차 제조업은 KSIC 중분류 기준 '자동차 및 트레일러 제조업'임.  
 2) USMCA 발효 전·후 금액(비중)은 각각 2015~19년 및 2020~24년 누계임.  
 3) 비중은 대세계 투자금액(도착 기준)에서 각국으로의 투자가 차지하는 비중임.  
 자료: 한국수출입은행, 해외직접투자통계(검색일: 2026. 1. 14.).

한편 2020년대 들어서는 전기차 시장이 크게 확대되면서 이와 관련된 '이차전지 제조업' 투자가 북미 지역에 대해서도 크게 증가했다. 특히 미국에 대한 투자는 2022년부터 크게 증가해 2020~24년 누계 83.1억 달러에 달했다. 이는 앞서 살펴본 자동차 제조업(17.7억 달러)에 대한 투자 규모를 크게 상회하는 것이며, 해당 기간 한국의 이차전지 제조업 관련 전체 해외직접투자액의 절반에 달하는 규모이다. 더불어 캐나다에 대해서도 한국 배터리 제조사와 미국의 자동차 제조사(Big 3)가 합작하여 북미 지역 배터리 생태계 구축을 추진하면서 2023~24년 동안 연간 9억 달러 내외에 달하는 큰 투자가 이루어졌다. 이외에도 자동차 생산과 관련된 금속 산업으로서 '자동차용 금속 압형제품 제조

업'에 대한 대멕시코 투자가 2021년부터 증가하는 양상이다.110)

표 3-13. USMCA 발효 전후 한국의 북미 3개국에 대한 이차전지 제조업 직접투자

(단위: 백만 달러, %)

연도	미국		멕시코		캐나다		북미 지역 계		세계
	금액	(비중)	금액	(비중)	금액	(비중)	금액	(비중)	금액
2015									131
2016									105
2017	0	(0.0)					0	(0.0)	76
2018	3	(0.4)					3	(0.4)	828
2019	89	(7.4)					89	(7.4)	1,191
2020	449	(28.6)					449	(28.6)	1,574
2021	253	(14.4)					253	(14.4)	1,755
2022	1,114	(31.1)			64	(1.8)	1,179	(32.9)	3,586
2023	3,799	(70.4)			814	(15.1)	4,613	(85.5)	5,397
2024	2,696	(60.4)			905	(20.3)	3,600	(80.6)	4,466
USMCA 발효 전	92	(3.9)				0.0	92	(3.9)	2,330
USMCA 발효 후	8,312	(49.5)			1,783	(10.6)	10,095	(60.2)	16,778

주: 1) 이차전지 산업은 KSIC 소분류 기준 '기타 이차전지 제조업'과 '운송장비용 이차전지 제조업'의 합계임.

2) USMCA 발효 전·후 금액(비중)은 각각 2015~19년 및 2020~24년 누계임.

자료: 한국수출입은행, 해외직접투자통계(검색일: 2026. 1. 14.).

한국의 미국·멕시코에 대한 직접투자를 자동차 제조업 관련 세부 산업별로 살펴보면 기타 부품(그외 자동차용 신품 부품 제조업) 관련 투자가 미국과 멕시코 모두에서 가장 큰 비중을 차지하고 있다. 다만 여기에는 안전·냉각·배기·연료 등과 관련된 기타 장치뿐 아니라, 여러 부품을 한데 묶은 모듈화된 조립체나

110) 한국의 '자동차용 금속 압형제품 제조업' 직접투자

(단위: 백만 달러, 대세계 대비 %)

국가	구분	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	USMCA	
												발효 전	발효 후
미국	금액					12					2	12	2
	(비중)					(26.3)					(2.1)	(10.8)	(0.8)
멕시코	금액	5	9	7	2	0	5	33	13	39	68	22	156
	(비중)	(47.8)	(53.4)	(30.2)	(10.3)	(0.2)	(21.3)	(82.2)	(37.1)	(73.1)	(80.7)	(20.2)	(66.9)

자료: 한국수출입은행, 해외직접투자통계(검색일: 2026. 1. 14.).

복합장치도 해당되는 만큼, 실제로는 다른 부문을 포괄하기도 한다. 이외에 USMCA 발효 후 기준으로 미국에 대해서는 차체용 부품, 조향·현가장치, 전기장치, 의자 관련 투자가, 멕시코에 대해서는 차체용 부품, 동력전달장치, 엔진용 부품 등과 관련된 투자가 많았다. 다시 말하면 2020년대 들어서는 대부분 자동차 부품 관련 투자 진출이 많았던 것으로 보이며, ‘내연기관 승용차(내연기관 승용차 및 기타 여객용 자동차 제조업)’에 대한 투자는 크지 않았다.

표 3-14. 한국의 미국·멕시코에 대한 자동차 제조업 세부 산업별 직접투자

(단위: 백만 달러)

산업(제조업)	미국						멕시코					
	'15~'19	'20~'24	'15	'22	'23	'24	'15~'19	'20~'24	'15	'22	'23	'24
	누계	누계					누계	누계				
기타 부품	190	839	39	162	368	160	346	701	92	105	215	267
차체용 부품	81	384	14	55	150	139	283	137	173		70	12
동력전달장치	25	57		4	40	5	203	218	35	46	100	32
엔진용 부품	1	76	0	13	41	22	95	147	57	18	81	32
조향·현가장치	10	179				25	16	24		6	3	16
전기장치	5	110		5	17	33	22	60	10	11	10	38
의자	47	110	8	41	27	14	17	4				
내연기관 승용차	176	17		11	3	1	478	0	289			
제동장치	0	0		0			0	6				5
재제조 부품	0	1			0	0	0	0				
차체 및 특장차	0	0		0			0	0				
자동차용 엔진	0	0					185	0	135			
트레일러	2	0					0	0				
자동차 제조업	536	1,773	62	291	645	400	1,644	1,297	792	185	478	401

자료: 한국수출입은행, 해외직접투자통계(검색일: 2026. 1. 14.).

지금까지의 결과를 종합하면 USMCA 발효 이후 해외직접투자 측면에서 한국기업들은 명확한 이원화 전략을 구사한 것으로 보인다. 즉 일반 부품과 관련해서는 미국과 멕시코, 전기차용 배터리와 관련해서는 미국과 캐나다에 대한 투자 진출을 통해 북미 현지에서의 공급망을 강화하였다.

특히 미국에 대해서는 완성차 제조업을 제외한 부품 관련 투자 규모가 USMCA 발효 전(2015~19년 누계 3.6억 달러)에는 비교적 많지 않았으나 발효 후(2020~24년 누계 17.6억 달러) 5배가량 증가했다. 또한 이차전지 제조업 투자는 현지에서 전기차용 배터리 공급 및 현지 전기차 생산 확대 계획에 맞춰 대규모 투자가 이루어졌다. 일례로 현대는 미국 조지아주 전기차 전용 공장(HMGMA, 2024년 10월 가동) 건설을 통해 배터리 셀(LG에너지솔루션, SK온 참여)부터 완성차 제조까지 일괄 생산 체제를 갖추게 되었다.

멕시코의 경우 부품 관련 투자가 USMCA 발효 전(11.7억 달러) 및 발효 후(13.0억 달러) 계속해서 높은 수준이 유지되면서 북미 지역의 부품 생산 거점 역할이 강화되었다. 반면 캐나다에 대해서는 부품 관련 투자는 미미하나, 이차전지 제조업 관련 투자가 크게 이루어지고 있어 향후 북미 지역의 전기차용 배터리 관련 생산 거점으로서의 역할이 기대된다.

## 4. 소결

본 장에서는 먼저 북미 자동차 시장의 구조와 생산의 공급망 구조를 살펴보았다. 북미 자동차 시장은 세계 최대 소비 시장인 미국에 대한 공급을 중심으로 형성되어 있다. 미국은 자체 생산으로도 내수 시장의 절반가량을 충당하지만, 나머지 절반을 수입에 의존하고 있으며, 여기서 멕시코와 캐나다가 다시 절반가량을 차지하면서 주요한 공급자 역할을 하고 있다. 특히 최근에는 멕시코가 주요 생산기지 역할을 하고 있으며, 캐나다는 2010년대부터 완성차 생산량이 감소하기 시작하면서 보완적 생산기지 역할을 하고 있다.

북미의 자동차 생산 공급망에서는 통상적으로 USMCA 역내 가치(함량)가 약 70%에 달한다. 다만 이러한 구조는 제조사 국적 및 제조사별로 상이한데,

일례로 같은 미국 제조사라 하더라도 Ford와 GM의 미국 생산분에서 미국/캐나다 함량은 40% 내외에 불과하지만, Stellantis와 Tesla는 거의 70%에 달한다. 또한 일본 제조사는 외국 제조사임에도 불구하고 약 70%에 달하는 역내 함량을 보였다. 반면 한국 제조사는 50~60% 수준의 역내 함량을 보여 낮지 않은 수준이지만, 이외 부분에서 한국 함량이 40% 내외로 매우 큰 비중을 차지했다. 한편 멕시코 생산 자동차의 경우 여러 제조사들에서 USMCA 요건을 상당 부분 충족시킬 잠재력이 있을 것으로 보인다. 다만 여기에는 약 50%에 달하는 멕시코 함량이 지배적인 역할을 하고 있기 때문에 상대적으로 미국 함량이 적은 만큼 232조 관세 감면 효과는 크지 않을 것으로 보인다.

다음으로 USMCA 발효 전후로 북미 지역의 자동차 관련 무역을 살펴보았다. 먼저 경량차량의 경우 미국-수입, 멕시코-수출을 중심으로 강화되었다. 반대로 미국-수출, 멕시코-수입 경로는 멕시코의 수입에서 중국의 비중이 급증하면서 오히려 약화되었으며, 미국과 캐나다 간 수출입은 양방향 모두 약화되었다.

북미 지역의 자동차 부품 무역은 멕시코·캐나다가 수출의 90% 내외를 미국에 의존하고, 미국은 수입의 40% 이상을 멕시코(2024년 33%)와 캐나다(9%)에 의존하는 구조이다. 이러한 미국-수입, 멕시코·캐나다 수출 구조는 USMCA 발효 이후에도 양방향으로 모두 강화되었는데, 다만 자동차 산업의 전동화 확산 영향에 따라 역외 국가로부터의 배터리 및 전자장비 수입이 증가하면서 전체적으로는 큰 변화가 식별되지 않았다. 그러나 세부적으로는 멕시코가 핵심 부품 및 고부가가치 부품 영역에서도 주요한 역할을 하면서 역내 공급망이 견고해지는 양상이다. 한편 USMCA 원산지 규정에서 주요 부품 또는 보조 부품으로 구분되어 상대적으로 중요도가 낮았던 품목들이 자동차의 전동화 및 소프트웨어화와 더불어 점차 중요한 품목으로 변모하고 있는 양상도 주목할 만하다. 또한 철강/알루미늄 구매 요건 관련 품목들 역시 부품과 마찬가지로 미국-수입 및 멕시코·캐나다-수출을 중심으로 강화되었다. 다만 멕시코와 캐나다의

수입에서는 여전히 미국이 가장 핵심적인 수출국이지만 소폭이나마 미국 비중이 감소하고 중국의 비중이 증가하였다.

마지막으로 한국의 북미 3국에 대한 자동차 관련 수출 및 해외직접투자를 살펴보면, 한국은 수출의 약 60%를 북미 지역을 대상으로 하는 무역 구조를 가지고 있다. 특히 경량차량의 경우 미국에 대한 수출 비중이 2019년 38%에서 2024년 50%로 더욱 증가했으며, 또한 최근 캐나다(6%→8%)에 대한 비중도 증가하면서 북미 시장의 중요성은 더욱 커지고 있다. 이러한 수출 증가에는 EV를 비롯한 친환경차의 수출 증가가 두드러지지만, 미국에 대해서는 최근 내연기관차의 수출 증가 역시 크게 기여했다.

한국은 자동차 부품 수출에서도 점차 북미 지역의 비중이 증가하고 있다. 특히 미국의 비중은 2019년 21%에서 2024년 35%로 증가했다. 해당 기간 한국의 전체 자동차 부품 수출은 배터리를 포함한 전자 부문이 주도했지만, 미국에 한해서는 일반 부품의 수출도 크게 증가하였다. 또한 철강/알루미늄 구매 요건 관련 품목들에 대해서도 2018년 미국의 232조 조치에서 쿼터 적용에 따른 제한을 받았음에도 불구하고 대미국 수출 금액과 비중이 증가했으며, 더불어 멕시코에 대해서도 수출이 증가하였다.

한국의 자동차 산업 관련 해외직접투자는 미국·멕시코에 대해 일반 부품 제조업을 중심으로, 미국·캐나다에 대해 이차전지 제조업을 중심으로 증가해 명확하게 이원화된 전략을 보인다. 특히 미국에 대해서는 USMCA 발효 후 부품 관련 투자가 5배가량 증가했으며, 이차전지 관련 투자는 현지에서의 전기차 및 배터리 생산 확대 계획에 맞추어 최근 대규모 투자가 이루어진 것으로 보인다.

결론적으로 USMCA의 발효는 북미 자동차/부품 공급망 구조를 미국 중심으로 변화시키는 데 지대한 영향을 미친 것으로 보인다. 그러나 USMCA 발효를 전후로 나타난 자동차 산업의 패러다임 변화와 보호무역주의를 기조로 하는 여러 정책들이 북미 지역뿐 아니라 세계 자동차 산업의 지형도를 변화시켰다. 따라서 지금까지 살펴본 변화를 온전히 USMCA의 영향으로 볼 수는 없으나,

USMCA와 직접적 혹은 간접적으로 분명하게 연계되어 나타난 것은 분명하다. 또한 자동차에 대한 232조 조치의 관세 감면 사례와 같이 USMCA가 미국 산업·통상 정책의 핵심 축으로 활용될 수 있는 만큼, 향후에도 그 중요성은 더욱 강조할 만하다.

한편 USMCA 발효를 전후로 미국의 역내 수입은 대체로 강화된 반면, 미국의 역내 수출, 즉 캐나다·멕시코의 대미국 수입은 자동차 관련 여러 부문에서 좀처럼 강화되지 않고 있다. 이는 현재 미국정부의 최우선 관심사 중 하나인 무역수지 차원에서 본다면 오히려 역내 적자를 심화시킬 수 있는 방향이다. 물론 2025년부터는 232조 조치 등을 통해 미국산 부품이나 철강/알루미늄의 사용을 어느 정도 강제할 만큼, 이와 다른 가시적인 성과가 나타날 수도 있다. 그러나 장기적인 차원에서 USMCA에 대한 검토가 미국의 수출을 증대시키는 방향으로 설정될 수 있다는 점에도 주목해야 할 것이다.

마지막으로 기술 및 시장 측면에서는 단순히 친환경차를 넘어 소프트웨어 중심 자동차로의 전환과 자율주행 등 인공지능(AI)의 통합이 미래 자동차 성장의 핵심으로 부상할 것이다. 비록 트럼프 2기 행정부에서는 환경 규제 완화 등을 통해 당장 전기차 시장의 성장에 제동을 걸고 있으나, 중장기적 차원에서는 미래 자동차 기술의 변화를 받아들일 수밖에 없을 것이다. 특히 과거 물리적인 중요도나 가치가 낮았던 부품들이 이제는 핵심적인 부품으로 변모하고 있는 만큼, USMCA 차원에서도 자동차 부품의 분류 체계가 조정되거나 재정립 될 가능성도 고민해 봐야 할 문제이다.

## 제4장

# USMCA 원산지 규정 이행 현황과 핵심 쟁점

본 장은 USMCA 원산지 규정의 이행 현황을 점검하고, 이를 토대로 2026년 공동 검토 대비 핵심 쟁점 사항을 도출하는 것을 목적으로 한다. 이를 위해 다음과 같은 사항을 검토한다.

첫째, ASR 운용과 특혜 관세 활용 현황, 사후 검증, 철강 및 알루미늄 구매 요건과 LVC 요건의 인증 및 검토 사례를 통해 전반적인 이행 현황과 주요 특징을 살펴본다.

둘째, 주요 이해관계자가 USTR과 USITC에 제출한 의견서를 바탕으로 규정 이행에 대한 평가와 개선·제안 사항을 이해관계자별로 구조화한다. 분석 대상은 미국을 중심으로 완성차 제조사, 부품 공급업체, 철강 및 알루미늄 업계, 근로자를 대표하는 단체·협회의 의견서를 중심으로 한다. 단 완성차 제조사와 부품업체의 경우 당사국별 대표 단체의 의견서를 비교하여 입장 차이를 추가적으로 분석한다. 이해관계자의 의견은 원산지와 비원산지 요소로 구분한다. 원산지 요소는 RVC, LVC, 철강 및 알루미늄 구매 요건, 전기차, 추가 유연성, 행정 부담 완화 조치 등으로, 비원산지 요소는 RRM, 제232조와의 연계, 제3국 대응 공조 강화, 핵심광물 협력 등으로 재분류하여 해당 기준에 따라 구조화한다.

표 4-1. 이해관계자 분석 대상

분류	국가	단체명
완성차 제조사	미국	미국 자동차 정책위원회(American Automotive Policy Council)
	미국	미국 수입자동차 협회(Autos Drive America)
	캐나다	캐나다 자동차 협회(Canadian Vehicle Manufacturers' Association), 캐나다 글로벌 자동차 제조사(Global Automakers of Canada)
	멕시코	멕시코 자동차 산업협회(Mexican Automotive Industry Association)

표 4-1. 계속

분류	국가	단체명
부품 공급업체	미국	미국 자동차 부품 제조사 협회 (MEMA, THE Vehicle Suppliers Association)
	캐나다	캐나다 자동차 부품 제조협회 (Automotive Parts Manufactures' Association)
	멕시코	누에보레온 자동차 클러스터 (Automotive Cluster of Nuevo Leon)
철강 및 알루미늄	미국	미국 철강협회(American Iron and Steel Institute)
	미국	미국 알루미늄 협회(The Aluminum Association)
근로자	미국	전미 자동차 노조(The International Union, United Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers of America)

자료: 저자 작성.

셋째, 이행 현황과 이해관계자의 의견을 종합하여 2026년 공동 검토 대비 핵심 쟁점 사항을 도출한다.

## 1. USMCA 원산지 규정의 이행 현황

### 가. ASR의 운용과 특혜 관세 활용 현황

USMCA는 2020년 7월에 발효되었으나 경량차량 관련 원산지 규정은 3년간 점진적으로 적용되며, 여기에 자동차 제조업체가 ASR을 통해 2년을 추가 연장 받을 경우 업체별로 차이는 있으나 2025년 7월이 되어서야 완전한 이행이 가능하도록 설계되었다. 완성차 및 핵심 부품의 RVC 요건 강화, 북미산 철강 및 알루미늄 구매 요건, LVC 요건 등으로 인해 원산지 규정 요건이 엄격해진 만큼 다수의 자동차 제조업체들은 ASR을 신청하여 규제의 이행 시기를 유예받았다. 지금까지 ASR을 신청하여 유예를 받은 기업은 13개이며, ASR을 신청하지 않

은 기업은 4개이다.

완성차 제조업체가 신청한 ASR 적용 대상 차량은 USMCA 원산지 규정 충족을 위해 공장 설비를 재조정하거나 조달 방식을 변경하는 것이 경제성이 떨어지는 생산 주기 후반 단계의 차량과 일부 조정하더라도 현재의 생산 주기에 큰 차질 없이 운용이 가능한 생산 주기 중반 단계의 차량이다. 또한 북미산 리튬 이온 배터리 관련 투입재의 부족으로 전기차 및 하이브리드 차량에 대해서도 ASR을 신청하였다. 해당 완성차 제조업체들은 이러한 유연성을 통해 핵심 부품의 현지 생산에 대한 단기 투자와 신차 및 기존 모델의 차기 생산 주기에 현지 부품 생산 확대를 위한 장기 투자에 집중할 수 있었다고 답했다.<sup>111)</sup>

표 4-2. ASR 적용 대상 기업 현황

구분	기업명
ASR 대상 기업	① 아파스칼리엔테스 협력 생산 공장(COMPAS)
	② FCA 북미 지주회사(FCA North America Holding LLC)
	③ 포드 자동차 회사(Ford Motor Company)
	④ 혼다 북미(Honda North America, Inc.)
	⑤ 현대자동차 아메리카(Hyundai Motor America)
	⑥ 기아 자동차 조지아(Kia Motors Manufacturing Georgia)
	⑦ 기아 자동차 멕시코(Kia Motors Mexico)
	⑧ 마쓰다 북미(Mazda North American)
	⑨ 닛산 북미(Nissan North America, Inc.)
	⑩ 테슬라(Tesla Inc.)
	⑪ 토요타 자동차 북미(Toyota Motor North America Inc.)
	⑫ 폭스바겐 그룹 아메리카(Volkswagen Group of America, Inc.)
	⑬ 볼보 자동차(Volvo Car Corporation)
ASR 미신청 기업	① BMW
	② 제너럴 모터스(General Motors)
	③ 리비안(Rivian)
	④ 루시드(Lucid)

자료: USITC(2025), p. 53.

111) USTR(2022), p. 10.

13개 자동차 제조업체의 ASR 적용 대상 차량 모델은 역내에서 생산된 모델의 15% 미만으로 북미 생산량의 18%, 미국 판매량의 약 13%를 차지하는 것으로 나타났다. 이러한 ASR 적용 대상 차량 모델의 절반은 멕시코나 캐나다가 아닌 미국에서 조립되는 것으로 파악된다. 또한 ASR을 신청한 대부분의 완성차 제조업체는 적용 대상 수량으로 차량 생산량의 10% 이상을 요청하였으며, 11개 업체는 2025년 중반, 2개 업체는 2027년 중반까지 원산지 규정의 적용을 유예해줄 것을 요청하였다. 요건 충족을 위해 추가적인 기간을 요구한 원산지 규정의 요소는 완성차의 RVC 요건, 핵심 부품의 RVC 및 철강 구매 요건이 대다수였다. 구체적으로 모든 기업이 완성차 RVC 충족을 위한 기간 연장을 신청하고, 이 중 75%는 핵심 부품의 요건 충족을 위한 기간 연장을 요청하였다. 신청 기업의 약 절반은 철강 요건 충족을 위한 기간 연장을 요청하였으며, 대부분은 2023년에 요건 충족을 완료할 것이라고 보았다. 일부 기업은 LVC 요건 충족을 위한 추가 기간을 요청하였고, 1개 기업만이 2022년까지 알루미늄 요건 충족을 위한 추가 기간을 요청하였다.<sup>112)</sup>

한편 엄격해진 원산지 규정은 관세를 지불하고 미국으로 수입되는 차량, 즉 USMCA 원산지 규정을 충족하지 못하거나 특혜를 포기한 차량의 수입에도 영향을 미쳤다.

USMCA 발효 이후 캐나다로부터 미국으로 수입되는 자동차 중 관세를 지불하고 수입되는 차량의 비중은 추세 없이 증감을 반복하고 있으나, 2015~19년 NAFTA 적용 시기에는 0.5~1.5%(금액 기준 미화 2억 달러~6억 달러)였던 것이 2020~24년 USMCA 적용 시기에는 0.9~2.3%(금액 기준 미화 3억 달러~7억 달러)로 전반적으로 소폭 상승하였다. 멕시코의 경우 관세를 지불하고 수입되는 차량의 비중이 NAFTA 적용 시기에는 0.1~0.3%(금액 기준 미화 3,093만 달러~2억 달러 미만)였으나 USMCA가 발효된 2020년 이후 급증하여 2023년 12.2%(금액 기준 미화 86억 달러)로 최고치를 기록하였다. 이후 2024년에는

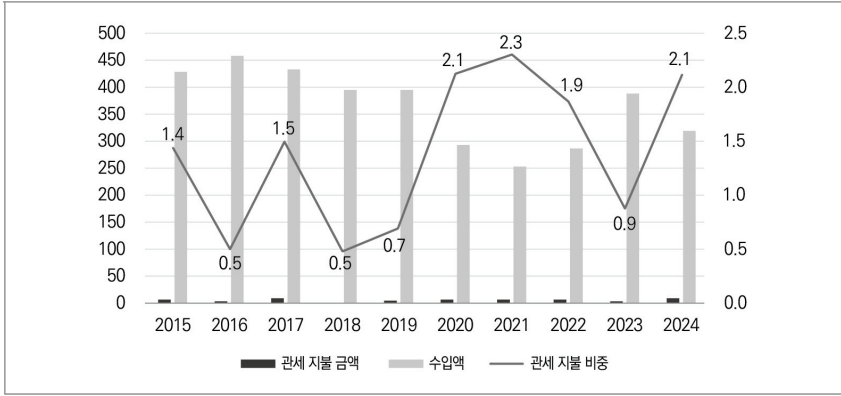
---

112) USITC(2025), p. 54.

관세를 지불한 차량의 수입 비중이 9.5%(금액 기준 미화 74억 달러)로 감소하  
 긴 하였으나 NAFTA 적용 시기에 비해 여전히 높은 비중을 차지하고 있다.

그림 4-1. 미국의 캐나다 자동차 수입액 및 관세 지불 비중

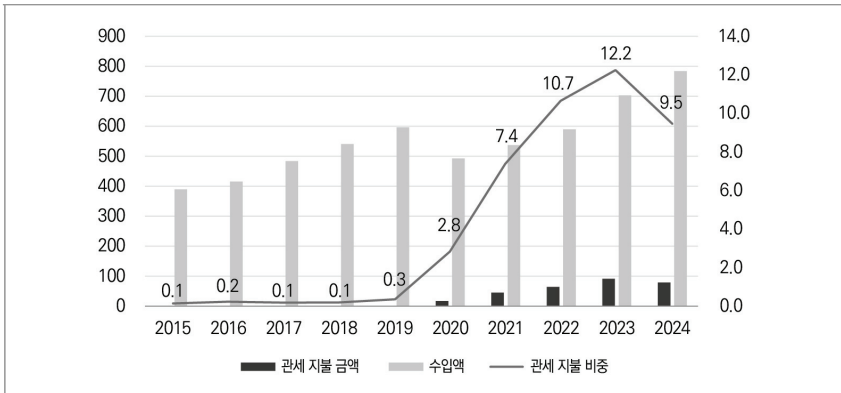
(단위: 1억 달러, %)



자료: USITC, "USMCA Automotive Rules of Origin Trade Dashboard"(검색일: 2025. 9. 15.)의 자료를 활용하여  
 저자 작성.

그림 4-2. 미국의 멕시코 자동차 수입액 및 관세 지불 비중

(단위: 1억 달러, %)

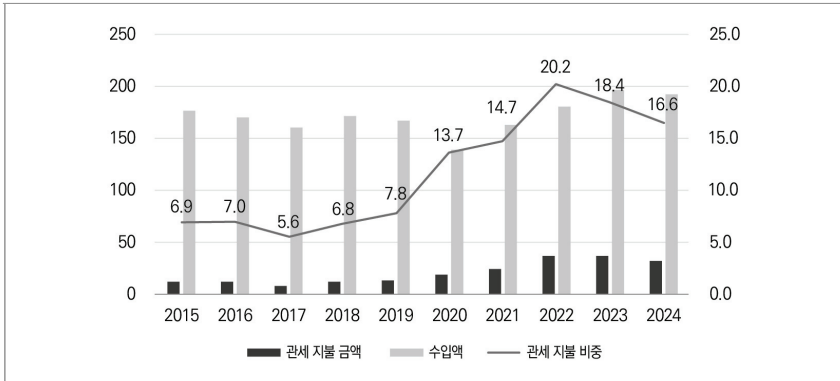


자료: USITC, "USMCA Automotive Rules of Origin Trade Dashboard"(검색일: 2025. 9. 15.)의 자료를 활용하여  
 저자 작성.

자동차 부품의 경우 캐나다와 멕시코 모두에서 관세를 지불하고 수입되는 자동차 부품 비중이 더욱 확대되었다. 캐나다의 경우 관세를 지불하고 수입되는 부품의 비중이 NAFTA 적용 시기에는 5.6~7.8%(금액 기준 미화 9억 달러~13억 달러)였으나 2020년부터 급증하여 2022년 20.2%(금액 기준 미화 37억 달러)로

그림 4-3. 미국의 對캐나다 자동차 부품 수입액 및 관세 지불 비중

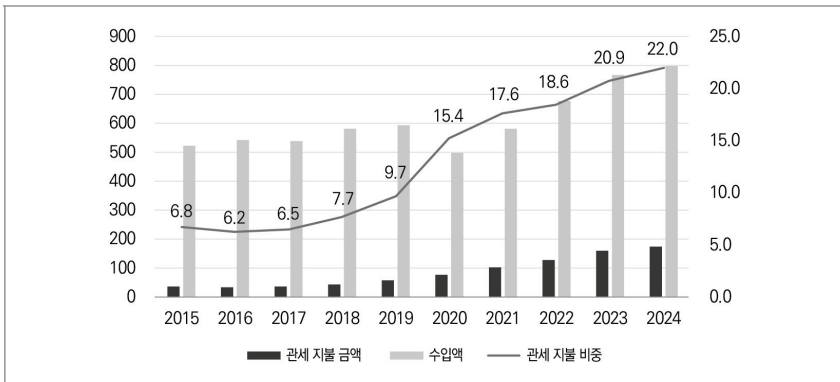
(단위: 1억 달러, %)



자료: USITC, "USMCA Automotive Rules of Origin Trade Dashboard"(검색일: 2025. 9. 15.)의 자료를 활용하여 저자 작성.

그림 4-4. 미국의 對멕시코 자동차 부품 수입액 및 관세 지불 비중

(단위: 1억 달러, %)



자료: USITC, "USMCA Automotive Rules of Origin Trade Dashboard"(검색일: 2025. 9. 15.)의 자료를 활용하여 저자 작성.

최고치를 기록하였다. 이후 감소세를 보이며 관세 지불 비중이 2024년 16.6% (금액 기준 미화 32억 달러)까지 하락하였으나 NAFTA 적용 시기에 비해 전반적으로 2배 이상 증가하였다. 멕시코의 경우 관세를 지불하고 수입되는 자동차 부품의 비중 증가가 더욱 뚜렷해졌다. 2016년 6.2%(금액 기준 미화 34억 달러)에서 지속적으로 증가하여 2024년 22%(금액 기준 176억 달러)로 최고치를 기록하였다.

이러한 현상은 NAFTA 재협상 논의 과정에서 예견된 일이었다. 재협상 논의 시 경제학자 및 전문가들은 자동차 산업의 원산지 규정 강화로 인한 부작용을 지적하였으며, 특히 중소기업은 새로운 요건을 충족하지 못해 특혜 관세를 포기할 것이라는 우려를 제기한 바 있다.<sup>113)</sup> 즉 MFN 세율이 낮은 품목에서 원산지 규정이 엄격해져 준수 비용이 상승하면 기업은 특혜 관세 적용을 포기하고 관세를 납부하는 선택을 할 수밖에 없다. 실제로 일부 완성차 제조사는 특정 모델의 규정 준수 비용이 과도할 경우 특혜를 포기하고 신규 투자에 집중하거나, 저렴한 보급형 차종을 중심으로 모델을 단종하는 사례가 발생할 수 있다고 지적하였다.<sup>114)</sup> 또한 미국 완성차 제조사와 일부 부품업체, 노동단체, 연구기관 등은 미국의 승용차 MFN 관세율(2.5%)이 주요 교역국과 비교해 낮을 뿐 아니라, 기업의 규정 준수나 투자 확대를 유인하기에도 충분하지 않은 수준이라고 지적하였다.<sup>115)</sup>

그러나 2025년 트럼프 행정부의 관세 정책으로 주요 품목에 대한 관세가 급격히 상승함에 따라 2025년에는 USMCA 준수율이 급격히 증가한 것으로 나타났다(그림 4-5).

---

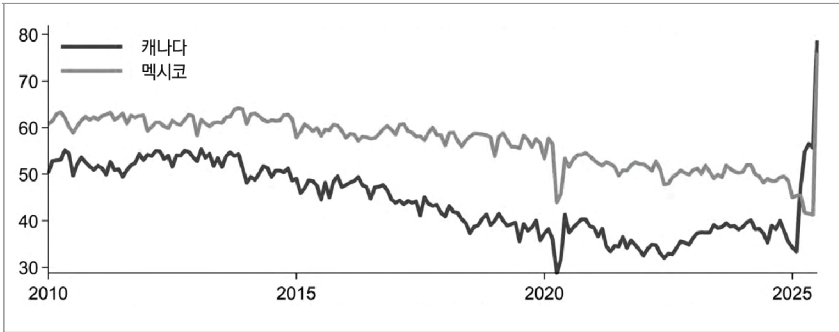
113) Congressional Research Service(2018), pp. 15-16.

114) USITC(2024), p. 18.

115) USTR(2024b), pp. 63-64; USITC(2024), p. 51, p. 150, p. 181.

그림 4-5. NAFTA/USMCA하에서 즉시 사용을 위해 무관세로 통관된 수입품의 비중

(단위: %)



자료: Federal Reserve Bank of Dallas(2025), p. 22.

Bowdle and Kamal(2025)는 MFN 세율을 4개의 구간으로 나누고 규정 준수율의 변화를 살펴보았는데, USMCA가 발효된 2020년 이후 MFN 세율이 2.5% 이하인 구간에서 준수율이 급격히 떨어진 반면 MFN 세율이 25%인 품목의 준수율은 큰 변화 없이 100%에 근접한 수준을 유지하는 것으로 나타났다. 아울러 복잡해진 규정 준수에 수반되는 최소 비용이 증가세 기준 1.4~2.5%p 정도의 추가 관세와 비슷한 수준이라고 추정하였다.<sup>116)</sup>

116) 본 연구는 MFN 세율 0~25%를 4개의 구간(구간 1은 0.0% 초과~2.5% 미만(실제적으로는 1.4% 이상~2.3% 이하), 구간 2는 2.5%, 구간 3은 2.5% 초과~25% 미만(실제로는 2.7% 이상~6.4% 이하), 구간 4는 25%)으로 구분하여 NAFTA에서 USMCA 전환 이후 캐나다 및 멕시코로부터 자동차 수입에 대한 원산지 규정의 준수율 변화를 분석하였다. 분석 결과 USMCA가 발효된 2020년 이후 MFN 세율이 2.5% 이하인 구간에서 준수율이 급격히 떨어진 반면 MFN 세율이 25%인 품목의 준수율은 큰 변화 없이 100%에 근접한 수준을 유지하는 것으로 나타났다. 또한 이 연구는 규정 준수 비용이 MFN 세율보다 클 경우 기업들의 미준수율(non-compliance) 비중이 증가한다는 점에 착안하여 USMCA 자동차 원산지 규정 사례를 2025년 트럼프 행정부의 추가 관세 부과 조치에 적용한 결과, 부품 요건(content requirement)의 충족, 필요 서류의 제출, 각종 보고 의무 등에 따른 기업들의 무역 준수 비용이 증가세 기준 대략 1.4~2.5% 수준이라고 추정하였다. 그러나 이러한 수치는 국가별로 상이한 세율, 오류 및 제재 리스크 등으로 무역 규제가 더욱 복잡해졌다는 점을 고려할 경우 하한선(lower bound)에 가까우며 실제 준수 비용은 이보다 클 수 있다고 지적한다. Bowdle and Kamal(2025), "Trade Compliance at What Cost? Lessons from USMCA Automotive Trade"(검색일: 2025. 10. 28.).

## 나. 검증 및 인증 현황

북미산 철강 및 알루미늄 구매 요건과 LVC 등이 USMCA에서 새롭게 도입됨에 따라 협정 타결 당시부터 이행 시 기업 혼란과 행정 부담이 발생할 것은 어느 정도 예견된 사항이었다. CBP는 2021~24년 1/4분기까지 자동차 부품 및 중고차에 대해 총 652건의 USMCA 원산지 관련 사후 검증을 실시하였다. 이 중 176건이 불일치하는 것으로 판정되어 위반율은 27.0%에 이른다. 연도별로 살펴보면 검증 건수가 증가 추세로 2023년 단계적 적용 기간과 2025년 ASR 적용 기간이 만료되면 검증 건수나 위반율이 더욱 증가할 가능성이 높다. 품목별로 살펴보면 상위 3개 품목이 전체의 87.6%를 차지하며, 자동차 부품(HS 8708)이 293건으로 가장 높은 44.9%의 비중을 차지하였다. 다음으로 화물자동차(HS 8704)가 177건으로 27.1%를, 트레일러·세미트레일러·기타 차량 및 관련 부품(HS 8716)이 101건으로 15.5%를 차지하였다.

표 4-3. 자동차 부품 및 중고차에 대한 USMCA 원산지 관련 사후 검증 현황

(단위: 건 수, 천 달러)

연도	검증		미준수 판정	준수 판정
	건수	금액		
2021	43	1,873	4	39
2022	98	1,868	53	45
2023	377	30,633	92	285
2024년 1/4분기	134	14,226	27	107
총합	652	48,600	176	476

자료: USTR(2024a), p. 21의 자료를 바탕으로 저자 작성.

표 4-4. 품목별 USMCA 원산지 규정 검증 현황

HS 코드	품목	건수	비중
8708	자동차 부분품 및 부속품(제8701호~제8705호의 차량용)	293	44.9
8704	화물자동차	177	27.1
8716	트레일러와 세미트레일러, 기타 차량과 부분품	101	15.5
8703	승용차	33	5.1
8701	트랙터	14	2.1
8707	자체(제8701호~8705호의 자동차에 한함)	10	1.5
3926	플라스틱제의 기타 제품 및 제3901호~제914호의 기타 물품의 제품	8	1.2
8302	비(非) 금속제의 장착구·부착구 및 이와 유사한 물품	4	0.6
8501	전동기와 발전기	3	0.5
8714	부분품과 부속품(제8711호내지 제8713호의 차량용)	3	0.5
8407	불꽃점화식의 왕복식 또는 로터리식의 피스톤식 내연기관	2	0.3
8705	특수용도 차량	2	0.3
4016	가황한 고무의 기타 제품	1	0.2
8207	수구용 또는 기계용의 호완성 공구	1	0.2
합계		652	100.0

자료: USTR(2024a), p. 21의 자료를 바탕으로 저자 작성.

한편 USMCA 특혜를 받기 위해서 완성차 제조사는 원산지 증명서 외에 철강 및 알루미늄 구매에 대한 인증서와 LVC 요건 충족에 대한 인증서를 제출해야 한다. 2020~24년 1/4분기까지 CBP는 알루미늄과 철강 구매 인증 검토는 각각 61건과 58건, LVC 충족 인증 검토는 126건으로 총 245건의 인증서를 검토하였다. 2024년 5월 기준 CBP는 인증과 관련된 총 4건의 검증을 실시하였는데 철강 및 알루미늄 구매 요건은 4건 모두 만족한 것으로 판정하였으며 LVC 요건 충족과 관련된 2건의 검증은 진행 중이다.<sup>117)</sup>

엄격해진 원산지 규정은 검증과 인증 검토를 실시하는 행정기관과 규정을 준수하는 기업 모두에게 부담으로 작용하였다. 예컨대 LVC 검증은 CBP와 노동부(United States Department of Labor, 이하 DOL)의 협력하에 실시되는데, CBP와 DOL은 기업들이 규정을 준수하도록 감독하고 책임을 묻는 과정

117) USTR(2024a), p. 22.

에서 여러 가지 난관에 봉착했으며 이런 초기 검증을 기반으로 검증 시스템을 점진적으로 정비하겠다고 밝혔다.<sup>118)</sup> 검증을 주관하는 CBP의 입장에서는 기존의 검증과 달리 임금, R&D, IT 비용, 구매 이력 추적 등 새로운 종류의 데이터 분석과 다른 기관과의 협력 등 검증 자체의 난이도가 높아졌다. 특히 LVC 검증의 경우 임금은 기업의 영업 비밀에 해당되는 민감한 사안이며, 기업마다 상이한 임금 체계, 후생 복지와의 분리 가능 여부 등 복잡한 조건으로 인해 관련 당국의 검증 어려움이 더욱 가중되었다.<sup>119)</sup> 완성차 제조업체는 북미산 철강 및 알루미늄 요건과 LVC 요건 준수 입증 과정에서의 고충을 토로하였다.<sup>120)</sup> 특히 부품업체의 경우 ASR, 차량 등급 등에 따라 상이한 원산지 규정과 일정 적용, 통일된 인증 포맷의 부재, 담당 인력 부족 등으로 인해 인증과 관련된 행정 부담이 더욱 심각한 상황인 것으로 나타났다.<sup>121)</sup> 실제로 USMCA 발효 초기 일부 부품 공급업체의 경우 USMCA 원산지 요건을 충족하더라도 인증에 따른 부담과 비용이 너무 높아서 필요한 계산과 서류 작업을 수행하는 대신 비원산지(non-originating) 표기를 선택하는 사례도 있었다.<sup>122)</sup>

표 4-5. 알루미늄 및 철강 구매 요건 인증 및 LVC 인증에 대한 검토 현황

(단위: 건 수)

연도	알루미늄	철강	LVC
2020	11	10	19
2021	18	14	23
2022	16	18	41
2023	13	13	39
2024년 1/4분기	3	3	4
총합	61	58	126

자료: USTR(2024a), p. 22.

118) USTR(2024a), p. 22.

119) 강준하(2020), pp. 51~52.

120) USTR(2022), p. 10; USTR(2024a), p. 12.

121) USTR(2022), p. 9; USTR(2024a), pp. 16-17.

122) *Ibid.*, pp. 9-10.

## 2. 이해관계자별 주요 의견 사항

### 가. 완성차 제조사

#### 1) 미국 완성차 제조사<sup>123)</sup>

미국 자동차 정책 위원회(American Automotive Policy Council, 이하 AAPC)<sup>124)</sup>는 USMCA가 미국 및 북미 자동차 산업의 경쟁력 강화를 위해 중요한 역할을 했다고 평가했다. AAPC는 USMCA가 미국을 중심으로 한 역내 생산 및 투자 증가, 고용 창출, 기술 혁신에 기여했으며, 최근 멕시코로부터의 자동차 부품 수입이 지속적으로 증가하고 있는 현상에 대해서 (i) 미국 내 자동차 생산 증가에 따른 멕시코산 부품의 수요 증가, (ii) 멕시코와 캐나다에서 미국으로 운송되는 다수의 자동차 부품에 포함된 미국산 원자재의 높은 함량 때문에 다소 과대 측정된 측면이 있다고 설명하였다.<sup>125)</sup> AAPC가 개발한 모델에 따르면 차량 생산/조립, 차량/부품 거래량 및 기타 요소를 고려할 경우 캐나다에서 생산되는 차량 부품의 평균 50%가 미국에서 생산되고, 멕시코에서 조립되는 모든 차량 부품의 평균 35%가 미국에서 생산되는 것으로 추정된다.<sup>126)</sup>

AAPC는 USMCA의 원산지 규정은 FTA 가운데 가장 엄격한 수준으로 현행보다 규정이 추가로 강화될 경우 미준수율 상승과 준수 비용 증가로 인해 경쟁력 저하로 이어질 수 있다고 주장하였다. 따라서 2026년 공동 검토에서는 현재 USMCA 원산지 규정의 기본 틀을 유지하되, 기업의 규정 준수 및 이행 부담을 완화해 주는 기술적이고 행정적인 차원의 개선에 집중할 것을 제안하였다. 구체적으로 AAPC는 △전기차 및 배터리에 대한 유연성 제공, △자동차 원산지 규정 분쟁 판결에 대한 불확실성 해소, △원산지 규정 변경 시 이행 과정의 유

123) AAPC(2023), AAPC(2024) 및 AAPC(2025)의 내용을 바탕으로 작성하였다.

124) AAPC는 포드, GM, 스텔란티스 등 미국 내 주요 완성차 업체를 대표하는 단체이다.

125) AAPC(2024), pp. 2-3.

126) AAPC(2023), p. 5.

연성 확대, △추가적인 행정 부담 완화 조치, △업체와 정부 간의 협의를 위한 자동차 전문가 그룹 설치, △대의 요인(중국의 우회 수출을 위한 투자, 핵심광물 확보 등)에 대한 3국 간 공조 등을 보완 과제로 제안하였다.

특히 2025년 제안서에서 AAPC는 2026년 공동 검토 시 최근 미국의 관세 정책에 따른 국내 기업의 불이익에 대한 구조적인 개선이 필요함을 강조하였다. AAPC는 USMCA 원산지 규정을 준수하며 미국에서 차량을 조립하는 국내 자동차 제조업체의 경우 제301조 및 제232조에 따라 미국산이 아닌 자동차 부품, 철강 및 알루미늄 등에 대한 복수의 관세 부담이 중첩되는 반면, 일부 주요국으로부터 자동차를 수입하는 글로벌 경쟁업체는 상호관세협정에 따라 단일의 세율만 적용받고 있다는 점을 지적하였다. 이에 따라 글로벌 경쟁업체는 부품 조달 및 인건비 측면에서 비용 우위를 갖게 되어 미국 생산 차량의 경쟁력을 약화시키고, 결과적으로 미국산 부품을 거의 사용하지 않는 차량의 수입을 증가시켜 USMCA의 핵심 목표가 훼손될 수 있으므로 공동 검토에서 이러한 구조를 개선할 수 있는 방안을 모색해야 한다고 주장하였다.

이와 함께 AAPC는 △우려 국가 부품 제한 규정 도입 시 고려 사항, △LVC 관련 R&D 투자와 연계된 가산점(credit) 부여 방식 개선, △자동차 제조사와 부품 공급업체가 제출하는 인증서의 유효 기간 연장, △평균법의 확대 적용 등 제도 운영 측면의 과제도 제안하였다. 이 중 USMCA에서 우려 국가 부품 제한 규정이 도입될 경우, 이를 주요국과의 상호관세협정에도 동일하게 적용해야 한다는 제안은 USMCA 준수 및 역내 생산이 글로벌 경쟁사 대비 상대적으로 불리해지지 않도록 경쟁 조건을 정비하려는 의도로 해석된다. 또한 LVC의 R&D 투자와 연계된 가산점 부여를 소규모의 단발성 투자보다 대규모의 상시 R&D 투자를 중심으로 수정하자는 제안은 미국 내 대규모 R&D 및 고임금 생산 기반을 보유한 미국기업에게 상대적으로 유리하게 작용할 수 있다

이러한 경향은 테슬라, 포드, GM, 스틸란티스 등 개별 기업 차원에서 제출한 의견서에서 보다 구체화된다. 포드는 △철강 및 알루미늄 기준치 초과 달성분에

대한 RVC 가산, △USMCA 충족 차량의 역외 수출에 대한 RVC 가산, △초과 달성한 RVC 및 LVC의 동일 평균 카테고리 내 이월(roll-over) 허용 등을 제시하였다.<sup>127)</sup> GM은 충분한 전환 기간, 단계적 이행 등의 유연성이 제공될 경우 원산지 규정의 추가적인 강화를 지지한다는 입장이며,<sup>128)</sup> 스텔란티스도 한국, 일본, EU 등과의 제232조 자동차 관세를 낮추는 거래에는 USMCA와 유사한 수준의 원산지 규정이 포함되어야 한다고 주장하였다.<sup>129)</sup>

표 4-6. 미국 완성차 제조사 의견서의 주요 내용

분류	세부 이슈	주요 내용
원산지 규정	원산지 규정의 유지 <sup>1)2)3)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- USMCA 원산지 규정은 이미 가장 엄격한 수준으로 원산지 규정 수준을 지나치게 높일 경우 오히려 미준수율이 증가하는 역효과가 발생함.</li> <li>- 막대한 투자, 장기적인 차량 설계 및 생산 주기, 복잡한 공급망 등을 고려할 때 자동차 제조업체의 투자 결정 시 예측 가능성이 중요함.</li> </ul>
	전기차 관련 유연성 <sup>1)2)3)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 핵심 부품 목록에 전기차 관련 부품이 추가되는 것을 반대함. USMCA의 핵심 부품에 이미 배터리가 포함되어 있고 자율주행의 경우 아직 초기 단계이므로 차기 공동 검토에서 논의하는 것이 바람직함.</li> <li>- 2025년 6월까지 한시적으로 적용되었던 전기차 배터리에 대한 품목별 원산지 규정을 명확화할 것을 요청함.</li> <li>- 안정적인 공급망 구축을 위해 전기차에 대한 새로운 또는 수정된 ASR 적용, 배터리에 대한 원산지 규정 완화 등 유연성 부여를 요청함.</li> </ul>
	LVC 산정 시 R&D 가산 방식 수정 <sup>3)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 고임금 기술 비용의 경우 총임금 대비 R&amp;D 비중에 따라 비례적으로 10%p까지 LVC 가산점(credit)을 받을 수 있도록 한 현행 규정을 10% 이상인 경우에만 10%p의 가산점을 받을 수 있도록 개정할 것을 제안함.</li> </ul>
	RVC 산정 시 평균법의 적용 확대 <sup>3)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 현재는 RVC 계산 시 완성차 제조업체가 한 국가에서 생산한 차량에 대해 평균법 적용이 가능하나, 이를 북미 전체에서의 생산으로 확대하여 평균 범주의 유연성 확보를 희망함.</li> </ul>

127) Ford Motor Company(2025).

128) General Motors Company(2025).

129) Stellantis(2025).

표 4-6. 계속

분류	세부 이슈	주요 내용
	행정 부담 완화 <sup>3)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 북미산 철강 및 알루미늄 구매에 대한 포괄 인정(Blanket qualification) 허용,</li> <li>- 차량 및 자체 생산 파워트레인에 대한 인증 기간 연장</li> <li>- 공급업체가 수정·갱신된 인증서를 제출할 때까지 유효하도록 허용</li> </ul>
	원산지 규정 변경 시 충분한 유예 기간 부여 <sup>1)2)3)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 원산지 규정이 상당히 변경될 경우 단계적인 적용이나 전환 기간을 제공하여 불필요한 중단이나 변동성 없이 공급망을 조정할 수 있도록 하는 것이 바람직함.</li> </ul>
	자동차 원산지 규정 분쟁 판결에 대한 불확실성 해소 <sup>1)2)3)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 차량 엔지니어링 및 공급망 관련 결정은 생산 시점보다 5년 정도 앞서서 결정되기 때문에 예측 가능성과 투명성이 필수적임.</li> </ul>
	자동차 산업 전문가 그룹 설치 <sup>1)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 엄격한 원산지 규정과 글로벌 공급망의 현실을 조화시키기 위해 업계 전문가와 정부가 용이하게 소통할 수 있도록 협의 채널 구축</li> </ul>
기타	최근 관세 정책 (제232조, 제301조, IEEPA 등)과의 연계 <sup>3)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- USMCA를 준수하는 국내 업체는 트럼프 행정부 2기의 관세 정책으로 인해 복수의 관세가 중첩되고 있어 해외 자동차 수입업체에 비해 불리한 구조이므로 이는 USMCA 목표를 훼손하는바 USMCA 공동 검토에서 이러한 불공정한 구조를 개선해줄 것을 요청함.</li> <li>- USMCA의 원산지 규정을 충족하더라도 미국에서 차량을 조립하는 국내 자동차 제조업체는 (i) 제301조 조치 대상인 특정 상품(전자제품, 기계 부품, 전기차 조립에 사용되는 기타 부품을 포함하여 광범위한 자동차 관련 상품이 포함)에 대해 25%의 관세, (ii) 제232조에 따라 USMCA 원산지 규정을 충족한 차량이라도 미국산이 아닌 자동차 부품에 대해 25% 관세, (iii) 미국산이 아닌 철강 및 알루미늄에 대해 50%의 관세 등 복수의 관세를 납부해야 함.</li> <li>- 반면 영국, 일본, EU, 한국 등에서 자동차를 수입하는 글로벌 경쟁업체는 미국산 부품을 거의 사용하지 않거나 전혀 사용하지 않고 관세 대상국에서 생산된 부품을 상당량 사용하더라도 상호관세협정에 따라 단일 관세율에 따른 15%의 관세만 납부하면 됨.</li> <li>- 이에 따라 글로벌 경쟁업체는 저렴한 부품과 인건비를 통해 비용우위를 갖게 되어 미국 차량의 경쟁력을 저하시키고 미국산 부품을 거의 사용하지 않는 차량의 수입을 증가시켜 USMCA의 핵심 목표가 훼손되고 있는바, 공동 검토에서 이러한 구조를 개선할 수 있는 방안을 모색해야 함.</li> </ul>

표 4-6. 계속

분류	세부 이슈	주요 내용
	대외 요인에 대한 대응 공조를 위한 플랫폼으로 활용 <sup>1)2)</sup>	- 역외국, 특히 중국의 과잉 생산, 관세 회피를 위한 우회투자, 핵심광물 확보 등에 대한 논의 및 무역 정책을 조율하기 위한 플랫폼으로 USMCA를 활용
	우려 국가 부품 제한 시 고려 사항 <sup>3)</sup>	- 우려 국가(foreign countries of concern)의 자동차 부품에 대한 의존도를 줄이기 위해 새로운 규제를 도입할 경우 (i) 소유권이 아닌 원산지 기준으로 하고, (ii) 제1차 공급업체까지로 범위를 제한하며, (iii) 새로운 요구 사항을 공급망에 반영할 수 있도록 단계적으로 적용하고, 이러한 제한을 주요 국가와 맺은 상호 관세 협정에도 동일하게 적용할 것을 요청함.

자료: 1) AAPC(2023), pp. 15-16, 2) AAPC(2024), pp. 3-5, 3) AAPC(2025), pp. 3-11의 내용을 바탕으로 저자 작성.

표 4-7. 주요 미국 완성차 제조사별 의견서의 주요 내용

기업명	주요 내용
테슬라 <sup>1)</sup>	- △첨단 제조를 고려하여 품목별 원산지 결정 기준(PSR) 업데이트, △원산지 검증 및 이행의 일관성 개선, △전기차 충전 표준 채택, 연방 자동차 안전 표준(FMVSS)의 인정 등을 제안함.
포드 <sup>2)</sup>	- △북미산 철강 및 알루미늄 구매 요건 초과 시 이를 RVC 가산 포인트로 제공, △USMCA를 충족한 차량을 역외국에 수출 시 이를 RVC 가산 포인트로 제공, △기준을 초과 달성한 RVC 및 LVC는 동일한 차량 평균 카테고리에 한해 이월 적용을 허용하는 방안 등을 제안함.
GM <sup>3)</sup>	- 구체적인 제안은 없었으나 현재 USMCA 원산지 규정에 개선의 여지가 있음을 인식하며 규정 개정 시 충분한 유예 기간 부여, 업계 의견 반영, 북미에서 조달할 수 없고 충분한 규모나 수요가 없는 일부 제품에 대한 고려가 있을 경우 더욱 엄격한 원산지 규정을 지지한다는 입장임.
스텔란티스 <sup>4)</sup>	- 한국, 일본, EU와의 상호관세협정에 USMCA에 부과하는 것과 동일하거나 실질적으로 일치하는 원산지 규정이 포함되어야 하며, 그렇지 않을 경우 멕시코와 캐나다에서 생산된 USMCA 원산지 규정 준수 차량에 대한 관세율을 폐지하거나 상당 부분 인하해야 한다고 주장함. - 더불어 아시아, 특히 한국 자동차의 경우 관세가 25%일 때도 마진(contribution-margin)이 흑자이므로 관세가 15%로 낮아질 경우 USMCA 원산지 규정을 준수하고 있는 미국 차량의 경쟁력이 저하되는바, 원산지 규정 개정 시 이러한 환경을 고려해 줄 것을 요청함.

자료: 1) Tesla, Inc(2025), 2) Ford Motor Company(2025), 3) General Motors Company(2025), 4) Stellantis(2025).

## 2) 글로벌 완성차 제조사<sup>130)</sup>

미국 수입 자동차 협회(Autos Drive America, 이하 ADA)<sup>131)</sup>는 엄격해진 USMCA 원산지 규정이 역내 투자, 고용, 경쟁력 제고에 일정 부분 기여했다고 평가하면서도, 기업의 규정 이행 부담이 크게 증가하였다고 지적하였다. 또한 코로나 팬데믹, 반도체 부족, 항만 혼잡, 공급망 관련 지연 등 예상치 못한 충격에 더해, 미국의 핵심 부품에 대한 롤업(roll-up) 적용 재해석으로 인해 투자 계획에 차질이 발생하고 원산지 규정 준수가 더욱 어려워졌다고 평가하였다. 더욱이 최근 제232조에 따른 USMCA 원산지 규정 준수 차량에 대해서도 관세를 부과한 조치는 규정 이행에 있어 그 어떠한 요소보다 부정적인 영향을 미치고 있다고 강조하였다.

ADA는 USMCA의 현행 원산지 규정은 이미 충분히 엄격한 수준이므로 공동 검토 시 규정의 추가적인 강화나 개정보다는 현행 틀의 유지가 필요하다는 입장이다. 대신 제도의 운영 측면에서 이행 부담을 완화할 수 있는 추가적인 유연성 제공에 초점을 두어야 하며, 불가피하게 규정 변경이 발생하는 경우 충분한 전환 기간을 부여해야 한다고 주장하였다. 더불어 전기차에 대해서도 추가적인 유연성을 부여하고 업계와의 협의를 통해 신중히 검토해야 한다는 입장이다. 자동차 원산지 규정 분쟁과 관련하여 ADA는 캐나다와 멕시코의 해석에 동의하며 패널 결정의 조속한 이행을 요구하였다.

한편 ADA는 2026년 공동 검토 논의에서 USMCA 원산지 준수 차량 및 부품에 대한 무관세 혜택을 회복하는 방향으로 합의할 것을 촉구하였다. 나아가 제232조나 IEEPA에 따른 고율 관세 부과가 지속될 경우 USMCA를 충족하지 못한 차량이라 하더라도 해당 차량에 포함된 역내산 부품(USMCA content)에 대해서는 관세 공제(tariff credit)를 부여하는 유연성이 필요하다고 요청하였

---

130) Autos Drive America(2024), Heslington(2024), Autos Drive America(2025)의 내용을 바탕으로 작성하였다.

131) ADA는 BMW, 혼다, 현대, 기아, 도요타, 폭스바겐, 벤츠, 볼보 등이 회원사로 가입해 있는 미국 내 주요 글로벌 완성차 업체를 대표하는 단체이다.

다. 또한 새로운 모델과 파워트레인 출시에는 통상 4~6년 정도의 주기와 공급망 구축이 수반되기 때문에 NAFTA 제403.6조와 유사하게 신규 공장이나 신규 차량 모델에 대해서는 별도의 유예 기간을 부여하는 조항 도입을 제안하였다. 기업의 이행 부담 완화를 위해서는 철강 및 알루미늄 함량, LVC 인증과 관련한 인증서 제출 기간을 개선하여 이중 계산 가능성을 줄이는 조치를 요구하였다. 이 외에도 RRM의 투명성 및 일관성 강화, 안전하고 효율적인 공급망 구축을 위한 추가 조치, 멕시코 규제 절차의 투명성 개선 등이 필요하다고 요청하였다.

주요 글로벌 기업 및 단체의 의견에서도 3국 간 협정 체제하에 현행 원산지 규정을 유지하되, 행정 부담 완화와 협력 강화가 필요하다는 제안이 다수 제기되었다. 예컨대 현대차는 북미 경쟁력 강화를 위한 메커니즘과 북미 통합 투자 프레임워크(Unified North American Investment Framework)의 추진을 제안하였다.<sup>132)</sup> 일본 제조사 및 업계 단체는 규정 개정 시 품목별 원산지 규정의 연속성 확보, 차량 평균법 허용을 통한 유연성 유지, 규정 변경 시 점진적인 적용, 문서 및 절차의 표준화 등의 행정 부담을 완화해 주는 조치가 필요함을 밝혔다.<sup>133)</sup>

---

132) Hyundai Motor Group(2025).

133) The Japan Automobile Manufacturers Association(2025).

표 4-8. 글로벌 완성차 제조사 의견서의 주요 내용

분류	세부 이슈	주요 내용
	원산지 규정의 유지 <sup>1)2)3)</sup>	- 자동차 산업은 생산 시작 최소 4년 전에 조달 및 투자 결정이 이루어져야 하기 때문에 예측 가능성이 중요하며, 현재의 투자를 보상받을 수 있는 안전성이 중요함.
	원산지 규정 변경 시 충분한 유예 기간 부여 <sup>1)2)3)</sup>	- 코로나 팬데믹, 반도체 부족, 공급망 차질, 물업 적용 관련 분쟁 등 예상치 못한 상황으로 인해 전환 기간이 충분하지 않았으며, ASR하에서는 정부 허가 없이 예측 불가능한 상황에 대응하여 계획을 수정할 수 없음. - 원산지 규정 변경 시 현실을 반영한 충분한 유예 기간이 필요함을 강조함.
원산지 규정	전기차에 대한 추가적인 유연성 제공 <sup>1)2)</sup>	- 신기술 및 차량의 경우 공급망 개발에 상당한 시간과 자원이 필요하며, USMCA 원산지 규정 외에도 안전 및 배출 기준 등 미국 연방 및 주 규제 요건을 충족해야 하기 때문에 추가적인 유연성을 고려해야 함. - 전기차 배터리는 차량 가격의 약 50%를 차지하는 부품으로 현재 유연한 원산지 규정이 적용되고 있지만 ASR과 함께 종료되는 바 ASR의 연장과 같은 추가적인 유연성 제공이 필요함.
	자동차 원산지 규정 분쟁 판결에 대한 불확실성 해소 <sup>1)2)3)</sup>	- 미국의 해석으로 인해 자동차 생산업체에 불확실성을 야기하고, 특정 차량의 생산 및 비용 효율을 감소시키는 등 업계에 상당한 차질을 초래한바 패널 결정의 조속한 이행을 촉구함.
	신규 공장 및 신규 모델에 대한 유연성 부여 <sup>3)</sup>	- NAFTA 제403.6조와 같이 신규 공장이나 신규 차량 모델에 대해서는 기존의 공장이나 모델에 적용되는 일반적인 유예 기간 대신 별도의 유예 기간을 부여해 주는 조항을 도입할 것을 제안함. - 이는 신차 및 파워트레인을 출시하는 데 4-6년 주기를 두고 있으며 이와 함께 공급망 구축을 위해 상당한 작업이 필요한바 북미 자동차 산업에서 신규 투자를 촉진할 수 있도록 인센티브 제공이 필요함.
	철강 및 알루미늄 구매, LVC 인증서의 제출 기간 수정 <sup>1)3)</sup>	- 현재는 인증 기간 시작 90일 전에 인증서를 제출하도록 하여 추정치를 사용하고 있는데, 인증 기간 시작 후 60일 이내로 인증서 제출 기간을 변경하여 실제 데이터 사용을 가능하게 함으로써 이중 계산을 방지함.

표 4-8. 계속

		주요 내용
분류	세부 이슈	
	최근 관세 정책(제232조, 제301조, IEEPA 등)과의 연계 <sup>3)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- USMCA 준수 차량에 대한 무관세 혜택을 회복하고, 제232조 및 IEEPA에 의한 예외적인 고율의 관세가 지속될 경우 USMCA 미준수 차량의 역내산 부품에 대해서도 관세 공제(tariff credit) 제공을 확대해 줄 것을 요청함.</li> </ul>
기타	노동 <sup>3)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RRM의 투명성과 일관성 강화</li> </ul>
	무역면활화 <sup>3)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 철도 및 기타 운송 수단으로 운반되는 상품의 보안, 절도 및 파손 문제 해결을 위한 노력과 지원 투입을 검토하고, 국경에서의 효율성 증가를 위한 추가적인 조치를 고려하여 안전하고 효율적인 공급망을 구축</li> <li>- 무역에 영향을 미치는 멕시코 규제 절차의 투명성을 확보하고 규제 대상 당사국에 적절히 통보하도록 조치</li> </ul>

자료: Autos Drive America(2024), pp. 1-6; Heslington(2024), pp. 1-5; Autos Drive America(2025), pp. 1-5의 내용을 바탕으로 작성.

표 4-9. 주요 글로벌 완성차 제조사 및 협회별 의견서의 주요 내용

기업명	주요 내용
현대차 <sup>1)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 북미 경쟁력 강화를 위한 메커니즘 수립과 통합 북미 투자 프레임워크(Unified North American Investment Framework)의 추진을 제안함.</li> <li>- 북미 경쟁력 강화를 위한 메커니즘으로 (i) 고급 자동차 기술, 배터리 시스템, 로봇, 소프트웨어 정의 차량 분야에 대한 3국 공동 기술 인증 프로그램(tri-national skills certification program) 구축, (ii) 배터리, 반도체, 소재와 같은 핵심 산업에서 동맹 공급업체를 식별하고, 자격을 부여하고, 연결하는 북미 자동차 공급망 데이터베이스(North American Automotive Supply Chain Database) 구축, (iii) 전기차 배터리, 사이버 보안, 자율주행 시스템 등의 분야에서 표준을 조화시키기 위한 북미 기술 조화 워킹그룹(North American Technology Harmonization Working Group)의 출범을 제안함.</li> <li>- 통합 북미 투자 프레임워크로는 숙련된 인력, 풍부한 에너지, 견고한 인프라, 민주 가치를 기반으로 통합 북미 첨단제조 공동투자 이니셔티브(coordinated North American Advanced Manufacturing Investment Initiative) 개발을 제안함.</li> </ul>
미한국상공회의소 (KOCHAM: Korea Chamber of Commerce and Industry in the USA) <sup>2)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 북미 경제통합과 성장 촉진에 있어 USMCA의 중요성을 부각하고, 현재 자동차 원산지 규정이 유지되어야 하며 원산지 규정 개정 시 산업 이해관계자와의 충분한 협의와 전환 기간을 요청함.</li> <li>- 또한 △물류 조항의 해석과 적용에 대한 불확실성 해소, △역내 생산량이 충분하지 못한 일부 원부자재(전기장판, 전구체, 양극재, 음극재 등 핵심 배터리 소재)에 대한 원산지 규정의 한시적인 완화, △USMCA 준수 품목에 대한 관세 혜택 유지, 원산지 규정 강화와 제232조 조치가 중복되는 경우 방지 등을 제안함.</li> </ul>
일본 자동차 제조협회 <sup>3)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- USMCA를 통해 일본 자동차 기업은 북미 지역에 대한 투자를 확대하고, 북미 공급망 통합과 효율적인 생산을 통해 북미 자동차 산업의 글로벌 경쟁력 강화에 기여했다고 평가하며 USMCA의 연장을 강력히 지지함.</li> </ul>
도요타 <sup>4)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- USMCA 공동 검토에서 원산지 규정의 개정은 산업 경쟁력 강화와 협정의 취지에 부합하고 집행 및 분쟁해결절차를 준수하는 접근법에 따라 이루어져야 함을 강조함.</li> <li>- 또한 △품목별 원산지 결정(PSRO)의 연속성 유지, △규정 변경 시 점진적인 적용, △주요 업계 관계자와의 긴밀한 협의, △규정 준수 부담 경감을 위한 추가적인 단순화 조치 등을 제안함.</li> </ul>
혼다 <sup>5)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 이미 엄격한 수준인 현행 원산지 규정이 유지되어야 하며 향후 원산지 규정 변경 시 △현실적인 전환 기간 보장, △차량 평균제도(Motor Vehicle Averaging)와 같은 유연성 유지 또는 확대, △3국 간 문서 양식 및 규정 준수 절차의 표준화를 제안함.</li> </ul>

표 4-9. 계속

기업명	주요 내용
폭스바겐 <sup>6)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- USMCA 원산지 규정은 가장 엄격한 수준이므로 이행 절차를 개선하여 자동차 제조업체와 부품 공급업체의 행정 부담을 완화시키는 문제에 집중하는 것이 바람직하다는 입장임.</li> <li>- 또한 △원산지 규정 관련 문서 및 인증 요건을 투명하고 통일된 방식으로 개선, △미국의 해외 적대국(U.S. foreign adversaries)의 USMCA 공급망 개입 제한과 공급망 보안을 강화하는 메커니즘에 대한 합의 고려, △ 패널 결과의 이행과 멕시코 및 캐나다와 체결한 제232조 관련 부속서 서한의 준수를 통한 협정의 완전한 이행 요구, △ 공동 검토에서 규정의 개정이 발생할 경우 자동차 제조업체와 협의하여 현실적인 전환 기간과 규제를 채택할 것을 요청함.</li> </ul>

자료: 1) Hyundai Motor Group(2025), 2) Korean Chamber of Commerce and Industry In the USA(2025), 3) The Japan Automobile Manufacturers Association(2025), 4) Toyota Motor North America, Inc.(2025), 5) American Honda Motor Co., Inc(2025), 6) Volkswagen Group of America, Inc.(2025).

### 3) 캐나다<sup>134)</sup> 및 멕시코<sup>135)</sup>의 완성차 제조사

캐나다 자동차 제조업 협회(Canadian Vehicle Manufactures' Association)<sup>136)</sup>와 캐나다 글로벌 자동차 제조사(Global Automakers of Canada)<sup>137)</sup>의 의견을 종합해 보면 (i) 미해결된 자동차 원산지 관련 분쟁 해결에 대한 합의점 도출, (ii) 2025년 6월 만료되는 전기차 배터리의 품목별 원산지 결정 기준과 ASR 종료 이후 원산지 규정에 대한 명확화, (iii) 전기차에 대한 새로운 또는 수정된 ASR과 리튬이온 배터리의 품목별 원산지 규정 개정(세번 변경 기준 적용 요청) 등 전기차 공급망 구축을 위한 추가적인 유연성 제공, (iv) USMCA 원산지 규정 변경 시 이해 관계자 협의 및 충분한 유예 기간 제공, (v) 핵심광물에 대한 협력 강화를 제안하였다.

멕시코 자동차 산업협회(Mexican Association of the Automotive

134) Canadian Vehicle Manufacture's Association(2024)와 Global Automakers of Canada (2024)의 내용을 바탕으로 작성하였다.

135) Mexican Association of the Automotive Industry(AMIA)(2024), Mexican Association of the Automotive Industry(AMIA)(2025)를 바탕으로 작성하였다.

136) 캐나다 자동차 제조업 협회는 포드 캐나다 법인, GM 캐나다 법인, 스텔란티스 캐나다 법인이 포함된 단체이다.

137) 캐나다 글로벌 자동차 제조사는 현대, 기아, BMW, 벤츠, 도요타 등이 회원사로 가입해 있는 캐나다 내 주요 글로벌 완성차 업체를 대표하는 단체이다.

Industry, 이하 AMIA)<sup>138)</sup>는 USMCA 자동차 원산지 규정의 이행과 관련해 엄격한 규정 자체와 이에 대한 잘못된 해석이 역내 경쟁력 및 통합 약화, 생산비 증가, 불필요한 행정 부담 확대, R&D 및 전기차로의 전환 등 우선순위 분야에 대한 자원 배분을 저해할 위험이 있다고 평가하였다. 이에 대한 대응으로 AMIA는 자동차 원산지 규정 관련 분쟁에 대한 패널 결정의 조속한 이행과 이를 반영한 관련 미국 국내 규제의 정비, 그리고 전기차와 관련 부품에 대한 유연성 부여를 요청하였다. 아울러 행정 부담 완화 조치로 △멕시코와 캐나다 수출업자의 LVC와 철강 및 알루미늄 구매에 대한 인증서 제출 의무 폐지, △미국에서 제조·가공 또는 조립된 부품은 인증서 없이 고임금 재료로 인정, △캐나다, 멕시코와 협력하여 USMCA 검증 매뉴얼 개발 등을 제안하였다.

2026년 USMCA 공동 검토를 앞두고 AMIA는 원산지 규정의 개정보다는 현행 규범을 일관되게 집행하여 불확실성을 해소하고 북미 통합 여건을 개선해야 한다고 강조하였다. 이러한 차원에서 AMIA는 멕시코산 경량차량에 대한 미국의 일방적인 관세 부과는 USMCA의 시장 접근 규정, 제232조 적용 예외 관련 서한의 위반이라는 점을 지적하였다. 또한 미국의 대멕시코 적자 증가는 무역수지 자체로만 평가할 것이 아니라 자동차 산업이 북미 내에서 여러 차례 국경을 넘나들며 통합 공급망을 통해 고부가가치, 혁신 및 고용을 창출하는 생산 구조를 고려해야 한다고 언급하였다.

AMIA는 공동 검토에서 원산지 규정 및 절차 논의 시 (i) 북미 지역의 부품, 투입재 및 필수 원자재의 가용성, (ii) 이러한 부품, 투입재 및 원자재의 경쟁력과 가격 경쟁력, (iii) 규정 개정 논의 시 자동차 제조업체의 공급망 조정을 위한 유예 기간 부여를 고려해야 한다고 강조하였다. 더불어 2027년 7월부터 예정된 철강의 용해 및 주조 요건의 단계적 도입, 국경에서의 무역원활화 조치와 비상 프로토콜 개발을 제안하고, 멕시코의 대한 RRM의 오용 가능성에 대한 우려도 표명했다.

---

138) 멕시코 자동차 산업협회는 포드, GM, 스텔란티스, 혼다, 도요타, 현대, 기아, BMW 등이 주요 회원사로 가입해 있는 멕시코 내 미국 빅3와 주요 글로벌 완성차 업체를 대표하는 단체이다.

표 4-10. 멕시코 완성차 제조사 의견서의 주요 내용

분류	세부 이슈	주요 내용
	원산지 규정의 유사 <sup>2)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 이미 엄격한 원산지 규정을 변경하기보다는 일관되고 투명하게 이행하는 것을 강조</li> <li>- 신축 또는 개조된 공장에서 생산되는 전기차 및 기타 친환경 차량과 같은 신차의 경우 생산 개시 이후 초기 3년 동안에는 RVC 및 LVC 요건 완화 요청</li> </ul>
	전기차 관련 유연성 <sup>1)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 신축 또는 개조된 공장에서 생산되는 전기차 관련 부품(critical electromobility-related high-tech components)의 경우 생산 초기 3년 동안 세번변경기준을 적용하거나 RVC 요건 완화, 전기차 생산을 위해 ASR의 추가적인 유연성 제공을 요청</li> <li>- 전기차 배터리 셀(HS 8507 90)에 대한 예외 규정을 5년간 유예(waiver)해 줄 것을 요청</li> </ul>
	자동차 원산지 규정 분쟁 판결에 대한 불확실성 해소 <sup>1)2)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 북미 지역에 미치는 부정적 영향을 최소화하기 위해 패널 결정의 조속한 이행을 촉구</li> <li>- ASR 승인을 위해 미국의 해석을 준수하도록 한 조건 삭제와 캐나다가 제시한 핵심 부품 계산 방법에 대한 실제 사례를 동일시 행정처에 포함시킬 것을 제안</li> <li>- 연장선상에서 단독으로 거래되는 핵심 부품의 RVC 계산 방식과 완성차에 포함되어 거래되는 핵심 부품의 RVC 계산 기준이 달라지도록 하는 통일시행규칙 제14항 문단 9의 내용 삭제를 요청</li> </ul>
원산지 규정	원산지 규정 변경 시 유연성 제공 <sup>2)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 자동차 제조사들이 공급망을 조정하는 데 소요되는 시간을 반영해 줄 것을 요청</li> </ul>
	철강 용해 및 주조 요건의 단계적 적용 <sup>2)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 일부 경량차량 제조업체의 경우 2027년 7월 1일부터 발효되는 철강 용해 및 주조 요건과 관련하여 연간 백분율 형태로 단계적 인 도입을 제안함.</li> </ul>
	행정 부담 완화 조치 <sup>1)2)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- CBP 이행 지침에서 멕시코와 캐나다 수출업체가 LVC, 철강 및 알루미늄 구매에 대한 특정 인증서를 매년 제출해야 하는 의무 철회를 제안함. 이는 과도한 행정 부담과 비용을 초래하고 협정의 범위에 벗어난 미국의 일방적인 요구임을 지적함.</li> <li>- 미국에서 제조, 가공 또는 조립된 부품은 부품업체 인증서 없이 고임금 재료로 인정해 줄 것을 제안함. 미국 자동차 부품업체의 평균 임금은 20달러 이상이며, 자동차 부품업체의 임금 신장에 대한 행정 부담, 부품업체의 정보 제공 거절 시 관련 정보 확보의 어려움 등을 고려할 필요가 있음을 지적함.</li> <li>- 멕시코 및 캐나다와 협력하여 USMCA 공동 검증 매뉴얼 개발을 제안함.</li> </ul>

표 4-10. 계속

		주요 내용
분류	세부 이슈	
	최근 관세 정책(제232조, 제301조, IEEPA 등)과의 연계 <sup>2)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 최근 미국의 관세 부과는 제2장 상품에 대한 내국민 대우 및 시장 접근, 부속서 2-C, 제232조 적용 예외 관련 시한 등을 위한 한 조치임을 지적함.</li> <li>- 미국 자국 법률에 따라 해당 조치의 사용 여부를 문제 삼는 것이 아니라 관세 부과를 검토함에 있어 미국이 USMCA를 존중하고 멕시코를 적용 대상에서 제외해야 한다는 점을 강조함.</li> </ul>
기타	노동 <sup>2)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 멕시코도 미국과 캐나다를 상대로 RRM에 따른 위반 제기를 할 수 있도록 해 RRM이 진정한 3자 메커니즘으로서 균형 있게 집행되어야 하며, RRM은 최후의 수단으로만 사용되고 무역장벽이나 강압적인 조치를 부과하는 수단으로 오용되어서는 안 된다는 우려를 표명함.</li> </ul>
	무역원활화 <sup>2)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 상품 이동의 효율성을 높이는 추가적인 무역원활화 조치와 비상 상황 발생 시 복미 공급망의 단절을 방지하기 위해 무역원활화 측면에서 비상 프로토콜 개발을 제안함.</li> </ul>

자료: 1) Mexican Association of the Automotive Industry(AMIA)(2024), 2) Mexican Association of the Automotive Industry(AMIA)(2025)의 내용을 바탕으로 작성.

## 나. 부품 공급업체

### 1) 미국 자동차 부품 공급업체<sup>139)</sup>

미국 자동차 부품 제조사 협회(The Vehicle Suppliers Association, 이하 MEMA)<sup>140)</sup>는 USMCA의 엄격하고 복잡한 원산지 규정으로 인해 자동차 부품 업체의 행정 부담이 크게 증가했다고 지적하면서, 특히 현재의 이행 방식, 행정 절차, 기관 간 적용 기준의 불일치에서 비롯된 문제점을 중점적으로 부각하였다. MEMA는 통일된 인증서 포맷의 부재로 완성차 제조업체 및 부품업체별로 서로 다른 양식을 사용하고 있으며, ASR로 인해 완성차 업체마다 일정과 요건이 달라 부품업체의 행정 부담이 가중된다고 보았다. 또한 ASR, 북미산 철강 및 알루미늄 구매, LVC, RVC 등의 인증과 관련하여 집행 기관의 투명성과 일관성 부족이 혼란을 초래한다고 주장했다. 특히 LVC 요건의 경우 형식상 완성차 제조업체의 의무임에도 실제로는 완성차 제조업체가 부품업체에 요건 충족 기여를 요구하는 방식으로 부품업체의 임금 구조와 인건비에도 영향을 미친다고 지적하였다. 아울러 CBP와 DOL 간의 역할 중복과 불명확한 지침으로 인증 프로세스의 불확실성이 커졌고, RRM 역시 취지에는 공감하지만 자동차 산업에 대한 사례가 증가하여 예상치 못한 부담으로 작용하고 있다고 평가하였다.

공통 검토와 관련해 MEMA는 현행 원산지 규정의 기본 프레임워크를 유지하되 기술적이고 행정적인 보완에 집중해야 한다는 입장이다. 부품업계는 지난 5년간 협정 요건을 충족하기 위해 공급망 재편, 서류 작업과 문서화 절차 구축 등 대대적인 조정을 추진해온 상황에서 공동 검토를 계기로 원산지 규정에 상당한 변화가 발생할 경우 그간의 노력이 훼손될 수 있다는 우려를 표명하였다.

MEMA는 현재의 자동차 부품에 대한 품목별 원산지 결정 기준이 자동차 공

---

139) The Vehicle Suppliers Association(MEMA)(2024); The Vehicle Suppliers Association (MEMA)(2025)를 바탕으로 작성하였다.

140) MEMA는 1,000개 이상의 자동차 부품 관련 회사가 가입한 미국의 대표적인 자동차 부품 관련 협회이다.

급망의 다양성과 복잡성을 반영하고 있으며, 신기술 전환에 따라 특정 재료나 부품 조달이 어려워지는 현실을 감안한 유연성(예컨대 세번변경기준 적용)을 긍정적으로 평가하였다. 더불어 향후 RVC 요건이 강화될 경우 최소 3년 이상의 충분한 전환 기간이 필요하며, 소규모 부품업체에 대한 지원 확대도 필요하다고 덧붙였다.

더불어 MEMA는 공급망 회복력을 강화하기 위해 주요 광물협정, 불공정 무역에 대한 공동 대응, 불법 환적 및 협정 위반에 대한 강력한 집행, 핵심 기술에서의 3국 간 협력 강화가 필요하다고 강조하였다.

표 4-11. 미국 자동차 부품 공급업체 의견서의 주요 내용

분류	세부 이슈	주요 내용
	원산지 규정의 유지 <sup>2)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 새로운 문제 해결을 위해 일부 조정이나 수정이 필요할 수 있으나 협정의 기본 토대와 투자를 성공적으로 이끌어온 조항들은 유지되어야 한다는 입장임.</li> <li>- 현재와 같은 제3자 협정 구조를 유지해야 함.</li> <li>- 북미에서 생산되지 않는 일부 투입재와 중요한 재료가 있는바 이러한 현실을 고려하지 않는 변화를 추진해서는 안됨.</li> <li>- 승용차, 경형트럭 및 대형트럭에 적용되는 규정을 포함하여 자동차 부품에 대한 현재의 품목별 원산지 결정 기준을 강력히 지지하고, 현재의 3가지 분류(핵심, 주요, 보완) 체계를 유지할 것을 촉구함.</li> <li>- 부품업체가 자동차 제조업체에게 LVC 관련 필요한 데이터를 제공하고 있지만 공식적으로 LVC 준수 부담을 부품 공급업체에게 전가하는 것은 부품업체에 상당한 행정 부담을 야기하는바, 기존의 프레임워크를 유지하는 것이 바람직함.</li> </ul>
원산지 규정	원산지 규정 변경 시 유예 기간 제공 <sup>2)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RVC 기준 강화 시 최소 3년 이상의 전환 기간 부여</li> </ul>
	세번변경기준의 유지 및 확대 <sup>2)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 자동차 산업이 자동화되고 첨단 전자 및 추진 기술과 같은 신기술로 전환됨에 따라 특정 재료 및 부품의 조달이 어려운 만큼 세번변경기준을 허용하는 유연성은 반드시 유지 및 확대되어야 함.</li> </ul>
	소규모 부품 공급업체 지원 <sup>2)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 간소화된 문서 요건, RVC에 대한 명확한 지침 및 교육, 소량 공급업체에 대한 면제 또는 간소화된 규칙, 표준화된 규정 준수를 위한 디지털 도구(compliance tool), 중앙 집중화된 규제 지원을 제시함.</li> </ul>
	기술을 반영한 원산지 규정 및 관련 국내 규제 업데이트 <sup>1)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 첨단 차량 기술 부품 등 일부 품목에 대해 USMCA 원산지 결정 기준이 현재의 글로벌 공급망을 반영하지 못하고 있음. 새로운 기술이나 자동차의 부품, 생산 과정 및 특성의 변화를 고려하여 관련 이해관계자의 의견을 반영한 3국 간 원산지 규정, 통일 시 행 규칙 또는 기타 관련 지침을 업데이트하고 수정할 것을 요청함.</li> </ul>

표 4-11. 계속

분류	세부 이슈	주요 내용
	인증 부담 증가 <sup>1)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 통일된 인증서 포맷이 부재하여 완성차 제조업체와 부품업체마다 서로 다른 양식을 사용하고, 동일한 부품에 대해서도 승용차, 대형트럭 등 차량 등급, 전기차인지 내연기관차인지에 따라 원산지 규정이 상이해 인증 부담은 더욱 증가함.</li> <li>- ASR 적용을 받는 완성차 제조업체마다 서로 일정과 요건이 다르기 때문에 부품 공급업체의 행정 부담이 더욱 가중됨. 더욱이 2025년 7월 1일부터 ASR이 만료되면 업체마다 전환기에 대해 서로 다른 접근법을 갖고 있어 더욱 큰 혼란이 예상됨.</li> </ul>
	이행의 투명성 결여 및 불확실성 증가 <sup>1)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 현실적으로 LVC 요건이 부품업체의 임금 요율에도 영향을 미치는바 USTR, CBP 및 관련 정부기관이 협동하여 이행을 위한 국내 규제나 지침을 확정해 줄 것을 요청함.</li> <li>- CBP와 DOL 간에 역할 중복 및 일관성 결여 문제가 있으며 DOL이 인증서 누락이나 오류가 없다는 것을 확인하기 전까지 LVC 인증서가 접수되지 않는 등 인증 프로세스의 불확실성이 증가함</li> </ul>
	최근 관세 정책과의 연계 <sup>2)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 3국 간 의견 불일치로 인한 갈등을 완화하고 역내 관세 철폐를 요청함.</li> </ul>
기타	공급망 회복력 <sup>2)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 주요 광물협정을 통한 지역 파트너십 구축</li> <li>- 멕시코, 캐나다와 협력하여 불공정 무역 관행과 과잉 생산으로 자가 상품을 수출하는 국가에 대한 우려 사항 해결</li> <li>- 핵심 기술 투자를 위한 3국 간 전략 조율</li> <li>- 불법 환적 및 협정 위반에 대한 강력한 집행</li> </ul>
	노동 <sup>1)2)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RRM 제도는 지지하지만 자동차 관련 사제가 지속적으로 증가하고 있어 예상치 못한 부담으로 작용하는바 본래의 취지에 맞게 조정되어 필요한 경우에만 발의되도록 해야 함.</li> </ul>

자료: 1) The Vehicle Suppliers Association(MEVA)(2024), pp. 7-18, 2) The Vehicle Suppliers Association(MEVA)(2025), pp. 9-18의 내용을 바탕으로 작성.

## 2) 캐나다 자동차 부품 공급업체<sup>141)</sup> 및 멕시코 자동차 부품 공급업체<sup>142)</sup>

캐나다 자동차부품 제조협회(Automotive Parts Manufacturers' Association, 이하 APMA)<sup>143)</sup>는 현행 USMCA 원산지 규정의 기본 틀 유지를 전제로 현대화를 위한 개선 사항을 제시하고, USMCA가 북미 경제 안보와 산업 경쟁력에 필수적이라고 평가하였다. APMA는 공동 검토 메커니즘이 협정의 이행 현황을 평가하고 개선할 수 있는 기회이며, 초기 이행 과정에서 의도치 않은 복잡성이 발생했음을 인정하면서도 현행 체제의 안정화를 지지하는 입장이다. APMA는 개선 사항으로 △간소화된 인증 절차, △공급망 현실을 반영한 원산지 규정의 유연한 적용, △전기차 전환 지원, △세관 신고 및 검증을 위한 공동 디지털 플랫폼 개발, △원산지 결정 및 관세 평가와 관련된 분쟁 해결의 효율성 제고, △중소기업의 접근성 개선, △북미산 생산용 공구·금형 등 툴링(tooling)을 RVC의 핵심 요소로 인정, △규정 검토를 위한 정기적인 조정 메커니즘의 설립을 제안하였다. 더불어 APMA는 비협정국의 무임승차를 방지하기 위해 강력한 집행 중심의 접근을 지지하며, USMCA 원산지 상품에 부과되는 제232조에 의한 관세의 완전 철폐를 요구하였다. 아울러 중국의 과잉 생산과 불법 보조금 등 불공정 무역 관행이 금형 분야(tooling sub-sector)를 포함하여 핵심 제조 기반에 위협이 된다고 언급하며 북미 요새화(Fortress North America)의 필요성도 제기하였다.

멕시코의 누에보레온 자동차 클러스터(Automotive Cluster of Nuevo Leon, 이하 CLAUT)<sup>144)</sup>는 USMCA를 기반으로 미국과 캐나다의 기술적 강점과 멕시코의 인건비 경쟁력이 결합되면서 역내 경쟁력이 강화되었다고 평가하

---

141) Automotive Parts Manufacturers' Association(APMA)(2025)를 바탕으로 작성하였다.

142) Automotive Cluster of Nuevo Leon(CLAUT)(2024)를 바탕으로 작성하였다.

143) 캐나다 자동차 부품 제조협회는 캐나다의 자동차 부품 공급업체를 대표하는 단체이다.

144) CLAUT는 자동차 산업 경쟁력 강화와 발전을 목표로 하며, 자동차 제조업체(OEM), 제1차 및 제2차 부품공급업체(tier 1, tier II), 정부, 연구기관 등으로 구성된 협력 조직이다.

였다. CLAUT는 2019~23년 북미 자동차 생산량은 감소하였지만 자동차 부품 생산은 증가하였는데, 그 원인 중 하나로 USMCA의 원산지 규정을 지목하였다. 즉 핵심 부품의 RVC 요건이 75%로 강화됨에 따라 부품 생산업체의 북미 소재 제2차 협력사(Tier 2)와 원자재 공급업체에 대한 구매가 증가했기 때문이라고 분석한 것이다. 일본, 한국, 독일의 기업이 자국의 협력사가 아닌 북미의 제2차 협력사로부터 구성품을 구매함에 따라 북미 차량의 역내산 비중이 크게 증가했다고 보고 USMCA가 북미 자동차 산업 전반에 긍정적인 결과를 가져왔다고 평가하였다.

표 4-12. 캐나다 자동차 부품 공급업체 의견서의 주요 내용

주요 내용	
분류	세부 이슈
원산지	원산지 규정의 유지
	원산지 결정 기준의 유연성
	전기차 전환 지원
	중소기업의 접근성 개선
	인증 절차의 간소화 및 조화
기타	디지털 통관 절차의 조화
	분쟁 해결 효율화
	정기적인 조정 메커니즘
최근 관세 정책과의 연계	
기타	북미 요세화

- USMCA의 갱신과 현대화를 강력히 지지하며, 행정 부담 완화, 원산지 규정의 유연한 적용 등과 관련된 개선 사항을 제안함.
- 변화하는 공급망 현실을 반영할 수 있도록 핵심 부품, 슈퍼 코어 및 LVC 요건의 적용 방식을 명확히 하고, 필요시 조정함.
- 생산용 공구·금형 등 툴링(tooling)을 원산지 규정의 핵심 요소로 인정하고, 현재 원재료와 부품에 적용되는 역내산(local content) 원칙을 툴링에도 확대 적용하여 북미산 툴링이 RVC 계산에 포함되도록 함.
- 북미의 주요 광물 및 배터리 공급망이 완전히 구축될 때까지 전기 자동차 및 배터리 RVC 요건에 대한 단계적 조치 또는 과도기를 부여
- 중소기업이 과도한 비용 없이 복잡한 요건을 준수할 수 있도록 맞춤형 프로그램 또는 면제를 제공
- 특히 중소 규모 자동차 부품업체의 행정 부담을 줄이기 위해 3국 간 원산지 인증 절차의 간소화 및 조화
- 중복을 최소화하고 국경 간 예측 가능성을 보장하기 위해 세관 신고(reporting) 및 규정 준수 검증을 위한 공유 디지털 플랫폼 개발
- 원산지 결정과 관세 평가 관련 분쟁을 신속히 해결하기 위한 메커니즘을 강화하여 자동차 제조업체와 부품업체의 불확실성을 감소
- 기술 변화, 시장 혼란, 새로운 통상 환경 등을 반영하여 자동차 원산지 규정을 검토 및 개선하기 위한 상시 프로세스 설립
- 제232조 적용 예외와 관련된 서한 유지를 지지하고, USMCA 원산지 상품에 대한 제232조에 의한 관세 부과 폐지를 요청
- 미국은 혁신의 중심지이며, 캐나다는 첨단 소재의 신뢰할 수 있는 공급원으로 차량 및 부품 생산 전문성을 보유하고, 멕시코는 생산 능력 및 노동 유연성을 제공하여 북미 생산 네트워크 통합을 통해 경제적 안보와 글로벌 경쟁력을 확보

자료: Automotive Parts Manufacturers' Association(APMA)(2025), pp. 3-4.

## 다. 철강 및 알루미늄 업체

미국 철강 협회(American Iron and Steel Institute, 이하 AISI)<sup>145)</sup>는 NAFTA 대비 USMCA의 가장 중요한 개선 사항 중 하나로 자동차 원산지 규정을 지목하며, 강화된 원산지 규정이 완성차 제조사의 북미산 철강 사용을 유도했다고 평가하였다.<sup>146)</sup> USMCA 발효 이후 멕시코와 캐나다로의 철강 수출이 증가했으며, 이 중 상당 부분이 자동차 생산에 사용된 것으로 추정하였다. AISI는 USMCA 원산지 규정의 효과를 정량화하기는 어렵지만, 자동차 원산지 규정이 전반적으로 미국 철강 업체의 판매 기회 증대로 이어졌다고 보았다. 구체적으로 엔진, 변속기, 차체 및 새시 등 철강 집약적 부품이 핵심 부품으로 지정되고, 70% 이상의 북미산 철강 구매 요건이 도입되면서 북미산 철강 수요가 확대되었다고 설명하였다. 또한 2027년 7월 1일부터 용융 및 주조(melted and poured) 요건까지 이행되면, 역외에서 수입되는 철강 반제품이 특혜 대상에서 제외되어 북미산 철강에 대한 수요가 추가 확대될 것이라 기대하였다. 다만 일부 업체의 역외산 철강 사용을 위한 우회 수출 사례가 증가하고 전기차 확산으로 기술 변화가 가속화되고 있다는 점을 고려할 때, 핵심 및 주요 부품 지정 범위를 재검토하고 부품 목록을 업데이트할 필요가 있다고 제안하였다.

더불어 AISI는 자동차의 북미산 철강 사용을 촉진하기 위해 2026년 공동 검토에서 원산지 규정의 강화를 주장하고 있는데, 구체적으로 △전기차를 중심으로 핵심 부품 목록 업데이트, △RVC 산정 시 북미에서 용융 및 주조된 철강만 포함, △북미산 철강 및 알루미늄 구매 요건의 70% 기준치 상향과 적용 대상 철강 제품 목록 업데이트 등을 제안하였다.<sup>147)</sup> 이 외에도 우회 수출과 관세 회피를 방지하기 위해 멕시코와 캐나다가 철강에 대한 미국의 제232조와 동등한

---

145) AISI는 철강 생산 회사 및 철강 산업 공급업체와 고객사인 준회원으로 구성된 미국 철강 산업을 대표하는 단체이다.

146) American Iron and Steel Institute(2024), pp. 2-5.

147) American Iron and Steel Institute(2025), pp. 5-13.

관세 제도를 채택하여 북미 3국의 공동 대외 철강 관세를 도입하고, 모든 철강 제품 관련 원산지 규정에 용융 및 주조 요건을 추가할 것을 제안하였다.

알루미늄 업계<sup>148)</sup>도 철강 업계와 유사하게, 비시장경제의 불공정 무역 관행으로 인한 피해를 지적하며 이를 해결하기 위해 알루미늄 원산지 규정에 제련 및 주조(smelted and cast provision) 요건을 도입하고, 핵심 부품 목록을 개정할 것을 요구하였다. 미국의 주요 알루미늄 회사들은 비시장경제 국가의 불법 보조금과 과잉 생산, 특히 중국산 제품의 수입 급증으로 인해 미국 알루미늄 산업이 심각하게 타격을 받고 있다고 지적하였다. 또한 중국기업이 미국으로의 우회 수출을 목적으로 멕시코로 생산 시설을 이전하여 중국산 미가공 알루미늄(unwrought aluminum)을 수입한 후 단순 가공만 거쳐 USMCA 무관세 혜택을 누리는 사례가 문제라고 주장하였다. 이를 해결하기 위해 북미에서 제련 및 주조된 알루미늄만 원산지 상품으로 인정받을 수 있는 조항을 원산지 규정에 추가할 것을 제안하였다. 아울러 핵심 부품 목록도 내연기관용 목록과 전기차용 목록으로 구분하여 부품을 추가하고 수정할 것을 제안하였다.

한편 알루미늄 협회(The Aluminum Association, 이하 AA)<sup>149)</sup>는 공동 검토 시 비시장경제의 무임승차를 방지하기 위해 모니터링 강화, 3국의 관세 조화, 원산지 규정 강화와 관련하여 다음과 같이 다섯 가지를 제안하였다.<sup>150)</sup> AA는 (i) 역내 알루미늄 수입 모니터링 시스템을 구축해 모든 알루미늄 제품의 용해(smelting) 및 주조(casting) 국가를 추적, (ii) 미국의 제232조 조치와 동일한 범위와 강도에 상응하는 북미 전역의 관세 조화 및 회피 차단, (iii) RVC 산정 및 인정 기준을 구체화(clear RVC)하고, 이를 상류(upstream)·중류(midstream)·하류(downstream)를 포괄하는 모든 형태의 알루미늄에 적용,

---

148) Century Aluminum Company(2024), pp. 3-9; Aluminum Extruders Council(2024), pp. 3-10을 바탕으로 작성하였다.

149) AA는 북미 지역에서 생산 및 유통되는 알루미늄 및 알루미늄 제품 생산 기업을 대표하는 단체이다.

150) The Aluminum Association(2025), p. 2를 바탕으로 작성하였다.

(iv) 북미 역내 알루미늄 스크랩의 자유로운 이동을 보장하되 비시장경제 국가로의 유출 차단, (v) 불공정하게 거래된 알루미늄을 내재한 하류 제품에 대해서도 미국정부가 제232조 권한을 활용해 대응할 것 등을 촉구하였다.

표 4-13. 미국 철강 업체 의견서의 주요 내용

주요 내용	
원산지 규정	<p>세부 이슈</p> <p>철강에 대한 원산지 규정에 응용 및 주조 요건 도입</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 공동 대외 철강 관세와 더불어 이러한 혜택이 북미 지역에서 생산된 철강에만 적용되도록 하기 위해 USMCA의 철강 원산지 규정에 북미 국가 중 한 국가에서 응용 및 주조(melted and poured)된 철강만 원산지 상품으로 인정받을 수 있도록 규정 강화</li> <li>- 자동차 및 자동차 부품에 대해서도 북미에서 응용 및 주조된 철강만 RVC 계산에 포함되도록 함.</li> <li>- USMCA의 표시(marking) 규정은 단순 공정만 거쳐도 북미산으로 표시할 수 있도록 허용하고 있으므로, 북미에서 응용 및 제조되지 않은 철강이 합정의 혜택을 받지 못하도록 원산지 규정 중 표시 관련 규정의 개정을 요구함.</li> </ul> <p>자동차에 북미산 철강 사용 장려를 위해 원산지 규정 강화</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 전기차를 중심으로 핵심 부품, 주요 및 보조 부품 목록을 업데이트하고 RVC 계산 시 북미에서 응용 및 주조된 철강 제품만 RVC 산정 시 포함되도록 함.</li> <li>- 자동차 제조업체(OEM)의 북미산 철강 구매 요건을 위해 철강 제품 목록을 업데이트(예컨대 전기차, 하이브리드 차량에 광범위하게 사용되는 철강 제품 추가)하고, 70% 기준치를 상향</li> </ul> <p>공동 대외 철강 관세</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 멕시코와 캐나다가 현행 미국의 제232조의 국가 인보를 목적으로 한 철강 관세와 동등한 관세 제도를 채택하여, 북미 3국 모두가 북미 외 지역에서 수입되는 모든 철강 제품에 대해 공동 대외 관세를 부과하도록 함.</li> <li>- 이때 멕시코와 캐나다의 철강 관세는 관세 수준(중가세 기준 50%), 제품 및 국가 적용 범위에서 제232조의 철강에 대한 조치와 일치해야 함.</li> </ul>
기타	<p>북미 정부의 수입 감시(monitoring) 강화 및 투명성 개선</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 북미 3국 모든 국가의 모든 철강 제품에 대한 수입 데이터 공개</li> <li>- 모든 철강 제품의 응용 및 주조 국가 데이터 수집 및 공개</li> <li>- 제232조 및 이에 상응하는 캐나다와 멕시코의 조차를 적용받는 파생 철강 제품에 대한 철강 수입 데이터 수집 및 공개</li> </ul>

표 4-13. 계속

분류	세부 이슈	주요 내용
	북미 세관 당국 간 협력 노력	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 북미 세관의 집행 활동 조율로 세관 당국 간 기밀 정보 공유, 규정 준수 검증을 위한 협력 강화 등을 제시</li> <li>- 관세 품목 분류 오류와 가격 저평가 문제 해결을 위한 추가적인 조치 도입</li> </ul>
	북미 내 임시 수입 (temporary importation), 관세 환급 및 관세 유예 프로그램 개혁	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 멕시코의 IMMEX, PROSEC, Rule 8 등 수입 시 관세 납부를 회피하게 할 수 있는 임시 수입, 관세 환급, 관세 유예 프로그램에 따른 북미 지역 내 철강 및 철강 함유 제품의 수출과 관련하여 면밀한 조사 및 규정 강화</li> </ul>

자료: American Iron and Steel Institute(2025), pp. 5-13.

## 라. 자동차 노조<sup>151)</sup>

전미 자동차 노조(The International Union, United Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers of America, 이하 UAW)<sup>152)</sup>는 NAFTA가 심각한 무역 불균형을 초래하고 미국과 멕시코 노동자 모두에게 부정적인 영향을 미쳤다고 비판하며 USMCA도 협정국 간 임금 격차와 무역 적자를 해결하기에 충분하지 않다고 평가하였다.<sup>153)</sup>

2024년 의견서에서 UAW는 ASR과 LVC 적용 현황에 대한 정보와 투명성 부족으로 USMCA 자동차 원산지 규정의 이행에 대해 평가할 수 없다는 입장을 보였다. 이에 대한 개선방안으로 USTR이 LVC 준수를 인증받은 시설에 대한 데이터베이스를 구축하고 분기별 보고서를 발간할 것을 제안하였다. 또한 전기차 및 자율주행차와 관련된 부품을 핵심 부품 목록(표 A.2)에 추가하고, 자동차 및 자동차 부품에 대한 최혜국대우(MFN) 관세율 인상과 우회 수출 목적의 투자 방지를 위해 3국 간 외국인직접투자 심사 메커니즘을 조율할 것을 제안하였다. 더불어 RRM과 관련하여 멕시코의 노동 개혁과 USMCA의 노동 관련 의무 이행, 노동 조건 개선을 위해 추가적인 추적 및 집행 메커니즘을 개발하기 위해 주요 이해관계자들과 협력해야 한다고 주장하였다.

2025년 UAW는 이러한 초기 문제와 제안을 바탕으로 2026년 공동 검토에 대비하여 보다 광범위하고 구체적인 재협상 이슈를 제시하였다. UAW는 재협상의 목표로 (i) 미국 노동자의 고용 보장과 블루칼라 노동자에 대한 투자, (ii) 국가 간 임금 격차 해소 및 북미 근로자의 노동권과 삶의 질 향상, (iii) 노동, 임금, 보건, 안전 및 환경 기준에 대한 최저 기준 개념(the concept of a floor)의 확립을 제시하고, 이러한 요건이 충족되지 않을 경우 미국은 USMCA

---

151) UAW(2024), pp. 2-4; UAW(2025), pp. 2-21을 바탕으로 작성하였다.

152) UAW는 자동차 분야를 포함하여 다양한 사업장의 전·현직 조합으로 구성된 북미를 대표하는 노동단체이다.

153) UAW(2025), pp. 2-4.

탈퇴까지 검토해야 한다고 주장하였다. 이를 위한 접근으로 UAW는 (i) 투명성과 협의, (ii) 일자리 보장, (iii) 제품 관련 약속(product commitment)과 경제성장 및 다각화, (iv) 더 높은 노동 기준, (v) 환경 기준 및 집행, (vi) 기타 조항, (vii) 의회 승인 및 시행의 측면에서 다양한 방안을 제시하였다. 이 가운데 자동차 산업 관련 제안에 미국 내 생산을 기준으로 요건을 설계하거나 미국 생산을 직접적으로 유도하는 방안이 다수 포함되었다.

구체적으로 UAW는 미국 내 일자리를 보장하기 위해 “여기서 만들어서 여기서 팔자(build here to sell here)”를 기본 원칙으로 완성차 생산 대 판매 비율을 현재의 63:100에서 100:100으로 상향하는 목표를 제시하였다. 또한 핵심 부품과 전체 부품의 경우 일정 비율 이상이 미국에서 제조되도록 규제하고 이때 미국산 부품의 가치를 산정하기 위한 추적 장치(tracing)의 도입을 제안하였다. 아울러 결사의 자유를 위반한 국가에서 생산된 부품이나 재료의 수입 제한, 오프쇼어링에 대한 제재 조치 도입, USMCA에서 자동차 관련 제232조 부속서 서한 폐지, USMCA 미준수 상품에 대한 역내 기본 관세(baseline tariffs) 조율 등 미국 내 생산을 촉진하기 위한 제안도 추가되었다.

자동차 원산지 규정과 관련하여 UAW는 핵심, 주요 및 슈퍼 코어 규정은 유지하되, △핵심 부품에 대한 추적(tracing) 의무 부과, △RVC 계산 시 핵심 부품에 대한 롤업 허용 금지, △핵심 부품 목록(표 A.2) 업데이트를 제안하였다. 더 나아가 제로 배출·자율주행차를 위한 첨단 기술 핵심 부품 및 서비스 목록을 신설하고, RVC 100%와 추적 의무를 부과할 것을 주장하였다. 철강 및 알루미늄 요건과 관련해서는 △구매량의 최소 70%를 북미산으로 요구, △알루미늄에 대해 제련·주조 요건 부과, △관련 파생품까지 적용 범위 확대 등의 방안을 제안하였다. 투명성 개선을 위해서 RVC, 노동 및 환경 규정 준수에 대한 연례 보고서를 공개하는 방안도 제시되었다.

한편 UAW는 제조업에 대한 원산지 규정 전반에서 RVC 계산을 인정받기 위한 전제 조건으로 임금 기준과 공정 설비 요건을 제시하였다. 구체적으로

LVC 개정 방향으로 △복잡한 LVC 조항 대신 부문별 임금 하한(simple wage floor)을 도입, △모든 LVC 임금 하한을 물가상승률과 연동해 매년 조정, △이를 미준수 시 RRM 적용, △LVC 임금 하한 및 RRM 관련 정보 게시 의무화를 제안하였다. 더불어 새로 도입하는 공정 장비의 일정 비율 이상을 북미에서 제조된 장비로 사용하도록 하는 단계적 의무화 방안도 제시하였다. 노동 분야에서는 LVC 개정을 통한 부문별 북미 임금 하한 설정, 멕시코의 노동법 추가 개혁, RRM 개혁 및 적용 범위 확대 등이 포함되었다.

표 4-14. 미국 자동차 노조 의견서의 주요 내용

분류	세부 이슈	주요 내용
	자동차 원산지 규정 개정	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 핵심, 주요 및 슈퍼 코어 규정은 유지하되, 핵심 부품에 대한 추적(tracing) 의무 부과, RVC 계산 시 물업 허용 금지, 핵심 부품 목록(표 A.2) 업데이트(배터리 관련 세부 부품, 센서, 카메라 등 추가)</li> <li>- 첨단 기술 핵심 부품 및 서비스 범주(제로 배출 및 자율주행차)를 위한 핵심: 고부가가치 구성품, 소프트웨어 등을 신설하고 RVC 100%와 추적 의무를 부과</li> <li>- 철강 및 알루미늄 요건 강화로 △구매량의 최소 70%를 북미산으로 요구, △알루미늄에 대해 제련 및 주조(smelting &amp; casting) 요건 부과, △관련 파생품까지 적용 범위 확대</li> </ul>
원산지 규정	전략 내구재의 원산지 규정 강화	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 기타 우선순위(항공우주, 농업, 임업, 건설, 광산 장비, 배색 기전, 고정식 발전기, 반도체 등)가 높은 내구재 제조 분야의 원산지 규정 강화</li> </ul>
	모든 제조업의 RVC 계산 시 총족 요건	<ul style="list-style-type: none"> <li>- LVC 요건 개편으로 △복잡한 LVC 조항을 삭제하고 부문별 임금 하한(simple wage floor)을 도입하여, 해당 공장의 근로자가 이 수준 이상을 받을 때만 RVC 총족으로 인정, △모든 LVC 임금 하한을 물가상승률과 연동해 매년 조정, △미준수 시 RRM 적용, △멕시코 공장에 대한 LVC 임금 하한 및 RRM 관련 정보 게시 의무화 등을 제시</li> <li>- 북미산 제조 및 자동차 장비(로봇·CNC·3D프린터 등) 사용 촉진을 위해 모든 신규 공장 설비의 일정 비율이 북미에서 제조되도록 요구하고 단계적 이행 기간을 마련</li> </ul>

분류	세부 이슈	주요 내용																				
		<p>- “여기서 만들어서 여기서 팔자”를 기본 원칙으로 (i) 완성차의 경우 생산 대 판매 비율을 현재 63:100에서 100:100을 목표로 상향하고, (ii) 핵심 부품 및 전체 부품의 경우 일정 비율 이상이 미국에서 제조되도록 규제하고 미국산 부품의 가치를 판정하는 추적 장치(tracing)의 도입을 제안함.</p>																				
기타	미국 내 생산 촉진방안	<p style="text-align: center;">완성차 및 부품업체의 미국 생산 이행 일정</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>구분</th> <th>'26. 7. 1.</th> <th>'27. 5. 1.</th> <th>'28. 5. 1.</th> <th>'29. 5. 1.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>완성차(판매: 생산 비율)</td> <td>65:100</td> <td>75:100</td> <td>85:100</td> <td>100:100</td> </tr> <tr> <td>핵심 부품의 미국산 함량</td> <td>70%</td> <td>75%</td> <td>85%</td> <td>95%</td> </tr> <tr> <td>전체 부품의 미국산 함량</td> <td>55%</td> <td>60%</td> <td>65%</td> <td>75%</td> </tr> </tbody> </table> <p>- 유예 기간을 부여하되, △자동차 제조업체-노조 간 중립 협약 체결, △명확한 고용 및 물량 약정, △약정 위반 시 특허 관세 환수를 전제포함.</p> <p>- 중대형 트럭에 대한 관세 폐지</p> <p>- 전략적 내구재에 대한 관세할당 도입</p> <p>- 결사의 자유를 위반한 국가에서 생산된 부품이나 재료 수입 제한</p> <p>- 주, 도, 지방자치단체의 투자 유치를 위한 세제 혜택이나 보조금 제공 금지</p> <p>- 오프쇼어링에 대한 제재 조치 도입(에컨대 위반 기업이나, 오프쇼어링이 빈번한 산업에 대한 특허 관세 폐지)</p> <p>- RVC, 노동 및 환경 규정 준수에 대한 연례 보고서 공개</p> <p>- 전략적 제조업 부문에 대한 무작위 공급망 감사 제도 도입</p> <p>- USMCA에서 자동차 관련 제232조 부속서 서한 폐지</p>	구분	'26. 7. 1.	'27. 5. 1.	'28. 5. 1.	'29. 5. 1.	완성차(판매: 생산 비율)	65:100	75:100	85:100	100:100	핵심 부품의 미국산 함량	70%	75%	85%	95%	전체 부품의 미국산 함량	55%	60%	65%	75%
구분	'26. 7. 1.	'27. 5. 1.	'28. 5. 1.	'29. 5. 1.																		
완성차(판매: 생산 비율)	65:100	75:100	85:100	100:100																		
핵심 부품의 미국산 함량	70%	75%	85%	95%																		
전체 부품의 미국산 함량	55%	60%	65%	75%																		

표 4-14. 계속

분류	세부 이슈	주요 내용
	노동	<ul style="list-style-type: none"> <li>- LVC 개정을 통해 부문별 복미 임금 하한(sectorial continental wage floors) 설정</li> <li>- 멕시코의 노동법 추가 개혁을 요구하며, △모든 단체협약에 대해 재정당성(re-legitimation) 의무화, △노조 지도부의 민주적 선거 의무화, △임금차별 금지, △미국의 산업안전보건청(Occupational Safety and Health Administration, OSHA) 기준에 상응하는 새로운 보건 및 안전 기준 채택 등을 제안</li> <li>- 삼국 공동의 노동권 기준 구축과 노조 간 상호 지원(대표 파견 프로그램)</li> <li>- RRM의 개혁 및 적용 범위 확대</li> </ul>
	투명성 및 협의	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 주요 쟁점과 협상 현황에 대한 정기적인 정보 공개</li> <li>- 미국 조함원 및 노조 지도부와의 정기적인 소통</li> <li>- 노동 자문위원회(LAC)와 정기적인 협의를 통해 무역 관련 문서를 검토할 수 있는 기회 제공</li> <li>- 3국 노동 협의회(Tri-national Labor Council) 설립</li> </ul>
	공동 검토	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 6년 주기 USMCA 공동 검토 및 재협상 절차 유지</li> </ul>
	이행	<ul style="list-style-type: none"> <li>- USMCA 미준수 상품에 대해 역내에서 조율한 기본 관세(baseline tariffs)를 법제화하여 역내 어느 한 국가가 불공정한 이점을 취하는 것을 방지</li> </ul>

자료: UAW(2025), pp. 8-21의 내용을 바탕으로 작성하였다.

### 3. 원산지 규정 이행의 핵심 쟁점

주요 이해관계자의 USMCA 원산지 규정의 이행과 공동 검토에 대한 의견을 바탕으로 주요 쟁점 사항을 도출해 보면, RVC 요건, 철강 및 알루미늄 구매 요건, LVC 요건, 전기차, 인증 및 검증 부담 완화 조치, 신규 추가 조치로 요약할 수 있다. 이 외에도 원산지 규정은 아니지만 RRM, USMCA와 제232조에 의한 관세 조치, 공급망 강화 및 경제 안보의 연계도 중요한 이슈 중 하나이다. 이해관계자들은 주요 쟁점별로 애로 사항이나 개선 사항을 구체적으로 제안하였는데, 완성차 제조업체와 부품 공급업체는 규정 준수 부담을 완화해 주는 조치를 주로 제안하였으나, 철강 및 알루미늄 업체와 자동차 노조는 규정 강화를 위한 조치에 중점을 두고 있다.

완성차 제조사와 부품 공급업체는 2026년 공동 검토에서 현행 원산지 규정의 기본 틀을 유지하되, 기술적·행정적인 차원의 개선이나 집행 강화에 중점을 두자는 입장이다. 더불어 원산지 규정의 변경이 발생할 경우 이해관계자와 긴밀히 협의하고 충분한 유예 기간이 필요한 점을 강조하였다. 완성차 제조업체와 부품 공급업체는 전기차 및 전기차 배터리에 대한 유예 기간 연장, 세번변경 기준 적용 등의 유연성을 요구하고 있으며, 인증 및 검증 완화를 위한 다양한 조치를 제안하였다. 그러나 일부 쟁점에 대해서는 완성차 제조업체 내에서도 다소 상이한 의견을 보였다. 자동차 원산지 규정 관련 분쟁의 불확실성 해소에 대해서는 동의하나 미국 완성차 제조사는 해결 방향에 대해서는 명확히 언급하지 않고 있으며, 글로벌 완성차 제조사와 멕시코 완성차 제조사는 패널 결정의 조속한 이행을 지지하고 있다. 또한 미국 완성차 제조사는 북미 내 대규모 생산 기반을 이점으로 한 개선 사항들을 제안한 반면, 글로벌 완성차 제조사와 멕시코 완성차 제조사는 신규 공장이나 차량 모델에 대한 추가적인 유예 기간 제공, 향후 발효되는 철강 용해 및 주조 요건의 단계적 적용과 같은 추가적인 유연성

을 요청하였다. 원산지 규정 외에도 제232조에 따른 관세 부과에 대해 미국 완성차 제조사는 글로벌 경쟁사 대비 불리하지 않도록 여건 개선을 요구하고 있으나, 글로벌 완성차 제조사와 멕시코 완성차 제조사는 USMCA 원산지 상품에 대한 관세 폐지를 요구하고 있다.

반면 철강 및 알루미늄 업체와 자동차 노조는 협정의 기본 틀 안에서 요소별 규정 강화방안을 제안하였다. 철강 및 알루미늄 업체는 용융 및 주조 요건 도입, 제232조 유지, 역외산 유입 및 우회 수출 차단에 보다 중점을 두고 있으며, 자동차 노조는 미국 내 생산, 고용 및 협정국 간 임금 균형에 중점을 두는 차이는 있다. 철강 및 알루미늄 업체와 자동차 노조는 공통적으로 전기차를 중심으로 부품 목록을 업데이트하거나 별도의 첨단 기술 관련 핵심 부품과 서비스 목록을 신설하는 방안을 제안하였다. 북미산 철강 및 알루미늄 구매 요건과 관련하여서는 70% 기준치 상향, 용융 및 주조 요건 부과, 적용 제품 확대 등을 제안하였다. 또한 제232조에 따른 관세 부과 유지를 지지하는 입장에서, 철강 및 알루미늄 업체는 철강에 대한 북미 공동 대외 관세를 제안하고 자동차 노조는 USMCA의 제232조 적용 예외 관련 서한 폐지를 주장하였다. 추가적으로 자동차 노조는 RVC 요건과 LVC 요건 강화방안도 제시하였다. RVC 개선 방향으로 핵심 부품에 대한 추적 의무 부과, 롤업 적용 금지, 목록 업데이트를 제시하였다. 나아가 미국 내 완성차의 생산을 확대하여 생산 대 판매 비율을 100:100으로 상향하고, 핵심 부품 및 전체 부품에서 일정 비율 이상의 미국산 부품 함유를 의무화하는 방안도 제안하였다. LVC 요건과 관련하여서도 현재의 복잡한 LVC 대신 부문별 임금 하한을 도입하고 이를 충족할 경우에만 RVC 계산 시 인정, 임금 하한을 물가상승률과 연동해 매년 조정, 미준수 시 RRM 제기, 관련 정보의 공개를 제안하였다.

원산지 규정 논의 외에도 주요 이해관계자들은 공급망 강화와 경제 안보를 위한 북미 3국 간 공조를 제안하였다. 완성차 제조사와 부품업체는 과잉 공급, 우회 및 회피를 유발하는 불공정 무역 관행에 대한 공동 대응과 함께 핵심광물

협정 및 기술협력의 필요성을 강조하였다. 철강 및 알루미늄 업체는 역외산 수입 및 우회 수출 차단을 위해 원산지 규정의 공정 요건 강화, 제232조에 따른 관세 유지와 더불어 북미 공동 대외 관세를 제안하였다. 반면 자동차 노조는 USMCA 미준수 상품에 대한 기본 관세 도입과 역내 조율을 언급하였으나 전반적으로 미국 내 생산과 미국산 부품 사용을 촉진하는 정책 제안에 중점을 두고 있다.

표 4-15. 2026년 공동 검토 대비 주요 쟁점 사항

요소	강화	완화
RVC 요건	- 핵심 부품 요건 강화: 롤업 금지, 목록 추가, 추적 의무 부과	- 평균법 적용 시 허용되는 생산 영역을 한 국가에서 북미 전역으로 확대 - 패널 결정에 따라 핵심 부품에 대한 롤업 허용
북미산 철강 및 알루미늄 구매 요건	- 용융 및 주조 요건 - 70% 기준치 상향 - 적용 범위 확대 - 알루미늄에 제련 및 주조 요건 부과	- 2027년 7월 1일 발효되는 철강 용융 및 주조 요건의 단계적 적용
LVC 요건	- 대규모 R&D에 대한 투자만 가산점 부여 - 부분별 임금 하한 도입, 임금 하한을 물가 상승률과 연동해 매년 조정	-
전기차 및 자율 주행, 관련 부품 등 첨단 기술 차량	- 핵심 부품에 전기차 관련 부품 추가 - 첨단 기술 핵심 부품 및 서비스 목록 신설, RVC 100%와 추적 의무 부과	- 전기차 및 전기차 배터리에 대한 유예 기간 연장 또는 완화된 원산지 규정(세번변경기준 적용 또는 RVC 요건 완화 등) 적용
인증 및 검증 완화 조치	-	- 포괄인증 허용 및 인증 기간 연장 - 인증서 제출 기간 수정 - 멕시코와 캐나다 수출업체에 대한 LVC 및 철강 구매 인증서 제출 의무 폐지 - 미국에서 제조된 부품은 인증서 없이 고임금 재료로 인정 - 소규모 부품 공급업체에 대한 지원 확대 - USMCA 공동 검증 매뉴얼 개발

표 4-15. 계속

요소	강화	완화
신규 추가 요건	- 미국 내 생산 및 미국산 부품 사용 확대: 완성차의 판매 대 생산 비율 100:100으로 상향, 핵심 및 전체 부품에서 일정 비율 이상의 미국산 부품 사용 의무화	- 신규 공장이나 차량 모델에 대해서는 별도의 추가적인 유예 기간 부여
RRM	- 개혁 및 적용 범위 확대	- 오용 방지, 제기 및 집행의 투명성과 일관성 강화
제232조 관세와의 연계	- USMCA의 제232조 적용 예외 서한 폐지 - 제232조와 유사한 조치를 캐나다와 멕시코도 도입	- USMCA 준수 상품에 대한 관세 부과 폐지
공급망 강화 및 경제 안보	- 불공정 무역 관행에 대한 공동 대응 - 핵심광물협정 - 기술협력	-

자료: 저자 작성.

## 4. 소결

USMCA의 자동차 원산지 규정은 단계적 적용과 주요 기업의 ASR 이용에 따라 완전한 이행의 초기 단계에서 2026년 공동 검토를 계기로 개정 논의가 본격화될 가능성이 제기되고 있다. 더욱이 규정 자체의 복잡함과 분쟁 미해결로 인한 운영상의 불확실성 외에도 코로나 팬데믹, 반도체 부족, 러시아의 우크라이나 침공, 트럼프 행정부의 관세 정책과 같은 예상치 못한 외부 요인이 발생하여 기업의 공급망 변경과 투자 계획에 차질이 발생했고 그 결과 원산지 규정 이행에 어려움이 더욱 가중되었다. 이러한 환경은 기업의 특혜 신청 포기 이어져 NAFTA 대비 USMCA 발효 이후 캐나다와 멕시코에서 미국으로 수입되는 자동차 및 자동차 부품 중 관세를 지불하고 수입되는 비중이 전반적으로 증가하였다. 특히 미국의 대멕시코 자동차 부품 수입 중 관세를 지불하고 수입되는

비중은 2024년 기준 22%까지 증가하였다.

한편 자동차 부품을 중심으로 한 사후 검증 건수가 증가하였으며, 위반율도 27%로 높은 편이다. ASR 종료 이후에는 집행 및 검증의 강도가 강화될 가능성이 높은바, 이에 대한 대비가 필요함을 시사한다. USMCA에서 새롭게 도입된 북미산 철강 및 알루미늄 구매와 LVC 관련 인증 검토 과정에서도 집행기관과 기업 모두 초기 혼란을 겪었으며, 완성차 제조사와 부품 공급업체는 규정 준수에 수반되는 행정 부담을 토로하였다.

주요 이해관계자인 완성차 제조사, 부품 공급업체, 철강 및 알루미늄 업계 및 자동차 노조의 의견서를 분석해 보면 쟁점별로 입장 차이가 크다. 완성차 제조사와 부품 공급업체는 2026년 공동 검토에서 원산지 규정의 큰 틀은 유지하되 행정적·기술적 개선이나 집행 강화에 중점을 두자는 입장이다. 또한 규정 개정 시 충분한 유연성이 부여되어야 하며, 전기차 및 배터리에 대해서도 추가적인 유연성이 필요하고 주장하였다. 더불어 철강 및 알루미늄 구매와 LVC 인증과 관련된 부담 완화 조치, 공동 검증 매뉴얼 개발 등 규정 준수 및 행정 부담 완화를 위한 다양한 의견을 제안하였다. 반면 철강 및 알루미늄 업계와 자동차 노조는 원산지 규정을 강화하자는 입장으로, 철강 및 알루미늄 구매 요건 강화, LVC 요건 강화, 핵심 부품 목록에 전기차 관련 부품 추가 등을 제안하였다.

이 외에도 원산지 규정의 내용은 아니지만 현재 자동차 및 자동차 부품에 대한 제232조 조치 면제가 USMCA의 원산지 규정 충족 여부와 연계되어 있는 만큼 핵심 쟁점 사항 중 하나로 부상하였다. 미국 완성차 제조사는 엄격한 USMCA 원산지 규정을 준수하고 있는 국내 제조사가 제232조, 제301조 등으로 인해 역설적으로 글로벌 경쟁사에 비해 불리한 대우를 받고 있는 상황을 지적하며 이에 대한 개선을 요구한 반면, 글로벌 완성차 제조사는 제232조 폐지를 요청하였다. 철강 및 알루미늄 업계는 우회수출 방지를 위해 캐나다와 멕시코도 제232조와 유사한 조치를 도입해야 한다고 제안하였으며, 자동차 노조는 USMCA의 제232조 적용 예외 서한의 폐지를 주장하였다. 또한 공급망 강화와

경제 안보를 위한 북미 3국 간 공조에 대해서도 불공정 무역 관행에 대한 공동 대응, 핵심광물협정, 기술협력 등 다양한 의견이 제안되었다.

종합하면 엄격한 원산지 규정은 결국 특혜 포기로 이어졌으며, 검증과 인증 과정에서 집행기관과 기업 모두에게 부담으로 작용하고 있다. 더불어 공동 검토 조항으로 인해 원산지 규정의 개정 가능성이 부각되면서 주요 이해관계자 간에 핵심 쟁점을 둘러싼 입장 차가 뚜렷하게 드러났다. 결국 규정 이행의 어려움과 불확실성이 더욱 증폭되는 양상이 나타나고 있다.

## 제5장 | 전망 및 시사점

본 장은 제2장~제4장의 분석 결과를 토대로 USMCA 공동 검토에 대한 전망과 우리 기업 및 정부의 대응을 위한 정책적 시사점을 도출하는 것을 목적으로 한다. 이를 위해 다음 사항을 검토한다.

첫째, USMCA 공동 검토의 전개 가능성과 제4장에서 도출된 핵심 쟁점의 향후 논의 방향을 짚어보고, 공동 검토로 인한 불확실성 확대가 북미 공급망 리스크를 어떻게 증대시키고 있는지 점검한다.

둘째, 북미 시장의 변동성 확대에 따른 한국 자동차 기업의 장단기적 대응 방향과 중소·중견기업을 위한 정부의 지원 방향을 제시한다.

셋째, 전동화 및 소프트웨어 기반 차량 전환 등 생산 구조와 기술의 변화가 자동차 및 자동차 부품 원산지 규정의 변화 가능성에 주는 의미를 살펴본다.

# 1. USMCA 공동 검토와 자동차 원산지 규정 개정 전망

## 가. USMCA 공동 검토 전망

USMCA는 두 가치 측면에서 기존의 자유무역협정과 차별화된다. 비용 절감과 효율성 극대화에서 지속 가능성·추적성·회복탄력성·신뢰성을 강조하는 방향으로 무역 규범의 패러다임이 전환되었고, 검토 조항과 검토 절차 지연 시 협정 종료일을 포함하고 있는 최초의 협정이라는 점이다.<sup>154)</sup> 특히 검토 조항은

<sup>154)</sup> Baker, Bitar, and Wayne(2024), p. 4.

규정의 현대화와 개선이라는 순기능도 있으나 국내 정치 이벤트나 국가 간 협상 레버리지와 연동될 가능성이 높아 예측 가능성을 제고하기보다 불확실성을 상시화하는 방향으로 작동할 수도 있다.

2026년 공동 검토에서는 원산지 규정 자체의 개정 여부뿐만 아니라 노동, 에너지, 특정 분야의 시장 접근 및 차별 대우, 경제 안보, 미국 내 생산기지 이전 등 다른 광범위한 이슈들과 연계되어 쟁점 구도가 복잡해질 가능성이 높다. 여기에 협정의 체제 유지 요인까지 중첩되면서 관련 기업과 당사국뿐만 아니라 주요 교역국에도 큰 혼선을 초래하고 있다.

USTR 그리어 대표는 의회 개회 성명에서 양자적으로 해결해야 할 사안과 3국 간에 해결해야 할 사안을 구분해 제시하고, 미국의 관심 사안에 대해 예시적으로 열거하였다. 멕시코와 양자적으로 해결한 사안으로는 △제3국산 수입을 통해 미국으로의 우회 수출을 가능하게 하는 멕시코의 정책, △노동법과 환경법의 집행 개선, △에너지 정책 등을 지목하였다. 캐나다와의 양자 협상에서는 △미국산 유제품에 대한 시장 접근 개선, △캐나다의 온라인 스트리밍 및 온라인 뉴스법, △일부 주에서 시행 중인 개별 조치들을 언급하였다. 3국 간에 협의할 의제로는 △비(非) 자동차 산업에 대한 원산지 규정 강화, △관세, 수출통제 및 투자심사에 대한 3국 간 경제 안보 조율 강화, △미국 생산의 캐나다 또는 멕시코 이전을 제재하는 메커니즘 개발, △역내 핵심광물 시장(Critical Minerals Marketplace) 개발 등을 제안하였다. 특히 그리어 대표는 이러한 쟁점들이 해결되지 않을 경우 협정을 형식적으로 연장하지 않겠다는 입장을 분명히 하여,<sup>155)</sup> 이번 공동 검토가 단순 검토가 아닌 협정의 대대적인 개정과 연장 여부까지도 직결될 수 있다는 점을 시사하고 있다. 트럼프 대통령 또한 USMCA는 미국에 실질적인 이점이 없고 무관하다고 언급하며 미국으로의 제조업 복귀를 강조하고 있어, 공동 검토의 불확실성은 자동차 원산지 규정의 개정을 넘어 협정 자체의 존속에 대한 리스크도 낮긴 하지만 아예 배제할 수는 없는 상황이다.<sup>156)</sup>

---

155) USTR(2025), p. 9.

표 5-1. USMCA 공동 검토 대비 미국의 관심 의제

대상 국가	주요 내용
멕시코	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 제3국산 사용을 촉진하고 미국의 공급망을 약화시키는 멕시코의 정책</li> <li>- 연방조정등록센터(Federal Center for Conciliation and Labor Registration)에 제재 권한 부여를 포함하여 멕시코의 노동법 집행 개선</li> <li>- 어업 관리, 불법 어업, 불법 야생동물 거래 등과 관련된 환경법 집행 개선</li> <li>- 멕시코의 특정 에너지 정책 및 관행과 관련된 지속적인 우려 사항 또는 신규 우려 사항</li> <li>- 다수의 육류 및 치즈 제품에 대해 EU를 불공정하게 보호하여 미국 생산자의 시장 접근을 위협하는 조치</li> <li>- 멕시코의 연간 주파수 사용료 계산 방법에 대한 지속적인 우려</li> <li>- USMCA에서 약속했던 바와 같이, 자체 독점 네트워크를 활용하여 국내 거래를 처리할 수 있도록 미국 전자결제 서비스 공급자에게 동등한 대우 보장</li> <li>- 국경 간 거래에서 미국 수출의 비용을 상승시키는 멕시코 관세사 관련 제한</li> <li>- 멕시코산 계절 농산물 수입이 미국 재배 농가에 미치는 영향</li> </ul>
캐나다	<ul style="list-style-type: none"> <li>- USMCA에 따라 캐나다가 약속한 미국산 유제품에 대한 시장 접근과 특정 유제품과 관련된 캐나다 수출 문제 해소</li> <li>- 캐나다의 온라인 스트리밍 및 온라인 뉴스법이 미국 디지털 서비스 공급자에게 미치는 영향</li> <li>- 일부 주에서 시행 중인 미국산 주류 유통 금지</li> <li>- 온타리오, 퀘벡과 브리티시 컬럼비아주의 차별적인 정부 조달 조치</li> <li>- 미국의 대캐나다 수출품을 취급하는 캐나다 수입자(recipients)의 복잡한 통관 등록 절차</li> <li>- 몬테나 주의 전력 배전 사업자에 대한 앨버타 주의 불공정한 대우</li> </ul>
3국 간 의제	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 비(非) 자동차 산업재에 대한 원산지 규정을 강화하여 해당 제품의 교역 혜택이 실질적으로 협정국에게 갈 수 있도록 보장</li> <li>- 관세, 수출통제와 투자 심사에 대한 경제 안보 공조(alignment) 강화</li> <li>- 규제와 기타 차이 등을 이유로 미국 생산을 멕시코나 캐나다로 이전하는 것을 제재하는 메커니즘 개발</li> <li>- 북미 지역에 핵심광물 및 파생 제품의 채굴, 가공, 재활용, 재사용 및 제조를 촉진하는 핵심광물 시장(Critical Minerals Marketplace) 개발</li> <li>- 양국의 강제 노동 수입 금지 조치의 이행 개선</li> </ul>

자료: USTR(2025), pp. 9-10의 내용 정리.

156) "Trump calls USMCA 'irrelevant', says U.S. doesn't need Canadian imports"(2026. 1. 13.).

이번 공동 검토의 결과 예측 시나리오는 크게 협정 연장에 합의하여 2042년까지 지속하는 경우, 협정 연장에 실패하는 경우, 당사국이 협정을 탈퇴하는 경우가 있다. 각 시나리오별로도 세부적으로 결과를 분류할 수 있다. 먼저 협정 연장에 합의하여 2042년까지 협정을 지속하더라도 (i) 핵심 구조에 대한 변경 없이 간단한 개정을 통해 협정을 업데이트하여 연장하는 경우와, (ii) 캐나다와 멕시코의 양보로 미국의 주장을 상당 부분 수용하여 미국과의 불균형한 관계에서 연장하는 경우로 나눌 수 있다. 협정 연장에 실패하면 (i) 10년 동안 연례 검토를 실시하여 회원국 간 이견을 조율하는 경우, (ii) 연례 검토 과정에서 합의 도출에 실패하여 협정이 2036년 7월 1일에 종료되는 경우, (iii) 양자무역협정으로 회귀하는 경우가 있을 수 있다.

현재로서는 2026년 공동 검토에서 합의점이 도출되지 않은 채 협상이 연장되지도, 업데이트되지도, 폐기되지도 않은 상태에서 USMCA 준수 제품에 대한 관세 예외를 지속해 협정이 기술적으로 유지되는 형태가 유력하다는 전망이 제기된다.<sup>157)</sup> 이러한 불확실성은 기업의 투자 지연과 비효율적인 공급망 재편 등을 초래해 기업 비용 상승으로 이어질 수 있다는 점에서 정책적, 산업적 시사점을 제공한다.

표 5-2. USMCA 공동 검토 결과 예상 시나리오

	세부 시나리오	설명	위험성	실현 가능성
연장 합의	협정 연장 (renewal)	핵심 구조에 대한 변경 없이 협정을 업데이트하고 16년을 추가 연장하여 2042년까지 지속	AI 통합, 주요 광물 자원 확보, 에너지 자립 증진, 국경 관리의 효율성 향상, 공급망 회복력 강화 등 중요 과제 해결을 위해 필요한 제도의 현대화가 지연	낮음

157) Bremmer and Kupchan(2026), p. 34.

표 5-2. 계속

	세부 시나리오	설명	위험성	실현 가능성
	불균형 관계하에서의 연장 (painful extension)	미국의 관세 인하와 USMCA 연장을 위해 캐나다와 멕시코가 양보, 자동차, 농산물 등의 분야에서 미국의 의견을 수용	원산지 규정 강화, 최저 임금 인상 등으로 인해 USMCA 관세 혜택을 받는 상품의 범위 축소, 지역 생산성 및 경쟁력 저하로 인한 인플레이션과 실업률 증가, 신뢰 상실	낮음-중간
연장 미합의	연속 연례 검토 (serial annual reviews)	2026년 연장 도출 실패, 10년간 연례 검토 시작	불확실성 증가로 투자자 신뢰와 장기 투자에 부정적 영향, 공급망 통합 악화, 성장을 저하	중간-높음
	2036년 협정 만료 (expiration in 2036)	향후 10년간 연례 검토에서 합의 도출 실패, 2036년 7월 1일 협정 종료	북미 무역 및 투자를 뒷받침하는 체제 붕괴, 투자 감소, 관세 인상과 규제 파편화로 인한 공급망과 경쟁력 악화	낮음
	양자 관계로의 후퇴 (fallback to bilaterals)	연장 도출이 실패함에 따라 시장 접근성과 공급망 연계를 유지하기 위해 회원국들은 양자 협정으로 선회	북미의 장기적인 안보, 경쟁력, 노동 및 환경 기준을 포함한 기타 목표에 필수적인 무역과 투자에 불필요한 비용 부과, 원산지 규정, 표준 및 세관 절차 등 규제 일관성 결여, 공급망 통합 및 세계 시장에서의 영향력 약화	중간-낮음
협정 탈퇴	조기 탈퇴 (early withdrawal)	당사국 중 한 국가가 제34.6조를 발동하여 6개월 사전 통지 후 협정 탈퇴	무역 교란, 보복 조치 등을 촉발하여 경제적 불확실성 가중, 기업 손실, 당사국 간 긴장 고조, 지역의 공급망 및 경쟁력 약화	낮음-중간

자료: Bitar, Hernández-Roy, and Wayne(2025), p. 7의 [표 2]를 바탕으로 본 자료 pp. 7~9의 내용을 추가하여 저자 작성.

## 나. 자동차 원산지 규정의 개정 전망

자동차 원산지 규정은 2026년 공동 검토의 주요 의제로 초기부터 거론되어 왔으며, 핵심 쟁점 사항으로 완성차에 대한 RVC 인상, 미국산 부품에 대한 최소 함량 기준 설정, 인상된 북미산 함량을 충족하지 못하는 수입차에 대한 제한 등이 의제로 지목되기도 하였다.<sup>158)</sup> 그럼에도 2025년 12월 공청회 이후 자동차 원산지 규정 개정과 관련하여 구체적인 의제가 가시화되지 않은 것은 USMCA 자동차 원산지 규정이 갖는 기술 및 운영상의 복잡함과 이해관계자 간 이견으로 인해 추가적인 검토가 필요했기 때문인 것으로 해석된다. 현재 USTR은 세 번째 이행 및 평가 보고서 작성을 위해 이해관계자들에게 추가 의견을 요청한 상태이다.<sup>159)</sup>

USMCA 발효 이후 역내국과의 무역에서 미국의 적자는 오히려 확대되고 있다. 이와 같은 상황에서 USTR의 공식 입장, 트럼프 대통령의 최근 발언, 미 의회 개정 요구 등을 단서로 원산지 규정의 개정 방향을 간접적으로 가늠해 볼 수 있다. 앞서 기술한 바와 같이 그리어 USTR 대표는 USMCA가 미국은 물론 북미 전체에 어떠한 가치가 있더라도 한계가 상당한 만큼, 단순 연장에는 신중하되 파악된 쟁점들이 해결 가능할 경우에만 갱신을 검토할 것이라는 입장을 밝혔다. 또한 3국이 함께 해결해야 할 과제로 자동차가 아닌 분야의 원산지 규정, 핵심 광물, 경제 안보의 공조(economic security alignment)를 언급하였다. 트럼프 대통령 역시 2026년 1월 미시간 포드 공장 방문에서 미국으로의 제조업 생산 이전을 강조하며 USMCA가 미국에 실질적인 이점이 없다고 언급하였다.

158) Bitar, Hernández-Roy, and Wayne(2025), p. 9.

159) 2025년 12월 5일 연방 관보에서는 USTR이 USMCA 자동차 원산지 규정 관련 이행에 대한 의견을 요청한 분야로서 ① 자동차 및 자동차 부품 관련 USMCA의 전반적인 이행, ② RVC 요건, 북미산 철강 및 알루미늄 구매 요건, LVC 요건을 포함한 규정 준수를 입증하기 위한 완성차 제조사 및 부품 공급업체의 조치, ③ USMCA 원산지 규정 충족을 위한 ASR의 활용, ④ ASR과 RVC, 철강 및 알루미늄 구매, LVC 인증 절차를 포함한 USMCA 자동차 원산지 규정의 이행, ⑤ 새로운 기술과 자동차 산업의 변화를 고려할 때 USMCA 자동차 원산지 규정의 연관성, ⑥ 기타 관련 사안을 제시하였다(Federal Register/Vol. 90, No. 232/Friday, December 5, 2025/Notices).

한편 105명의 민주당 하원의원은 USMCA의 상당한 개정을 요구하고 있다. 구체적인 핵심 이슈로 자동차와 관련한 LVC 요건 개선, 주요 제조업 분야에서 북미 최저 임금제(North America-wide minimum wage) 도입, 자동차·항공기·컴퓨터 부문 RVC 기준 강화, RRM 강화 등을 제안하였다.<sup>160)</sup> 더불어 이러한 규정 강화에 따른 특혜 활용률 저하(비특혜 수입 비중 확대)를 방지하기 위해 가능하다면 멕시코 및 캐나다와의 공조하에 주요 제조업 제품에 대한 MFN 세율 인상을 요구하였으며, 협정 개정 시에는 통상 및 관세 권한을 가진 의회의 승인이 필요함을 언급하였다.<sup>161)</sup>

USMCA 공동 검토 의제가 보다 가시화되면 의제 간 타협과 조율에 따라 변동이 발생할 수 있다. 그러나 미국의 역내국에 대한 무역 적자 심화, 일부 이해관계자의 규정 강화 요구, USTR의 문제 의식과 트럼프 대통령의 강경 발언, 그리고 일부 민주당 의원들의 요구 사항들을 고려할 때 원산지 규정의 정비 및 강화 쪽에 무게가 실릴 가능성이 높아 보인다. 다만 현재 이행의 어려움을 감안할 때 전면적인 강화보다는 제한적인 강화가 이루어질 가능성이 크며, 동시에 규정의 실효성은 유지하면서 기업의 규정 준수 부담을 줄이는 행정적 또는 기술적 개선이 함께 고려될 것이다.

먼저 제4장에서 도출된 핵심 쟁점 중 RVC 요건과 관련해서 NAFTA 재협상 당시 트럼프 행정부 1기에서 당초 RVC 85%를 제안하였으나 현재의 75%로 하향되어 합의된 전례<sup>162)</sup>가 있는 만큼 이번 공동 검토에서도 미국이 RVC 기준치 상향을 제안할 수도 있다. 그러나 제3장에서 북미 완성차 제조사의 RVC는 통상적으로 70%로 추정되었는데, USMCA의 LVC 요건과 북미산 철강 및 알루미늄 구매 요건까지 엄격하게 적용할 경우 RVC는 이보다 낮을 것으로 예상된다. 더욱이 ASR 신청 시 대부분이 완성차 RVC와 핵심 부품 RVC 요건에 대한 유예를 신청한 점으로 보아 현행 요건하에서도 기업 부담으로 작용하고

---

160) DeLauro *et al.*(2025. 11. 3.), "Letter to President Donald J. Trump," pp. 1-2.

161) *Ibid.*, p. 3.

162) Congressional Research Service(2018), p. 15.

있어 추가적인 기준 사항은 현실적으로 어려울 수 있다. 다만 핵심 부품에 대한 롤업 적용은 패널 결정에도 불구하고 (i) 미국정부가 수용할 의사를 보이지 않고 있으며, (ii) 미국 완성차 제조업체와 부품업체도 구체적인 해결 방향에 대한 입장을 명확히 제시하지 않은 가운데 (iii) 자동차 노조가 롤업 적용에 반대하고 있어 공동 검토 시 미국의 해석을 중심으로 쟁점이 합의될 가능성이 있다.

철강 및 알루미늄 구매 요건의 경우 현재 제232조, 제301조 등 제재 조치가 시행 중이고 2027년 7월 1일부터 용융 및 주조 요건이 시행될 예정이므로 자동차 원산지 규정과 관련해서 추가적으로 요건이 강화될 가능성은 높지 않아 보인다. 다만 철강 및 알루미늄 산업계의 지속적인 요구와 그리어 USTR 대표가 언급한 비(非)자동차 사업재를 포함한 전반적인 원산지 규정 강화 가능성을 감안하면, 자동차와는 별개로 철강 제품 전반에서 원산지 규정이 강화되는 방향으로 논의될 수는 있다.<sup>163)</sup>

LVC 요건과 관련해서는 그리어 USTR 대표의 성명에서 임금 기준 조정이 직접 언급되기보다 노동 집행 및 운영 개선에 중점을 두고 있어, 향후 논의에도 해당 방향으로 전개될 가능성이 높다. 또한 일부 기업이 ASR 신청 시 LVC 요건의 유예를 신청한 점, 그리고 공청회에서 완성차 제조사와 부품 공급업체가 RVC, 북미산 철강 및 알루미늄 구매, LVC가 모두 기업의 비용, 공급망 조정 및 투자 결정에 복합적으로 작용했다고 진술한 점을 고려할 때, 기업에 따라 상이할 수 있으나 높은 수준의 요건 강화는 현실적으로 어려울 것으로 예상된다.<sup>164)</sup> 다만 일부 민주당 하원 의원들과 자동차 노조가 임금 개선을 강하게 제기하고 있어 LVC 관련 논의가 확대될 여지는 있다.

추가적으로 미국산 부품의 일정 비율 사용 요건은 NAFTA 재협상 당시에도 트럼프 1기 행정부가 요구했던 사항으로, 당시 캐나다와 멕시코가 NAFTA는 북미산과 미국산을 구분하지 않는다고 반박하며 논쟁이 된 사안이었다.<sup>165)</sup>

163) USTR(2025), p. 10.

164) USITC(2024), pp. 79-81, pp. 87-88, pp. 94-97.

165) Congressional Research Service(2018), p. 15.

NAFTA 재협상 당시와 달리 현재 제232조 조치가 USMCA 원산지 상품인 완성차에 대해서 미국산 부품에만 관세 혜택을 부여하고 있고 향후 자동차 부품에도 확대 적용될 예정인 만큼, 미국산 부품 사용을 유인하는 유사한 효과가 있어 동일한 취지를 협정문 규정에 명문화할 가능성은 높지 않아 보인다. 더욱이 제3장의 분석 결과 미국 완성차 제조사들이 오히려 멕시코산 부품 비중이 높고, USMCA 원산지 차량에 대해서도 미국산이 아닌 함량에 대한 관세 부과에 대해 불만을 제기하고 있는 상황에서 미국산 부품 사용 의무화는 미국기업에게 더 큰 부담으로 작용할 수 있다.

전기차와 관련해서는 이번 공동 검토에서 전기차 및 배터리와 관련된 추가적인 요건 강화 가능성은 낮아 보인다. 이는 완성차 제조사와 부품업체가 추가적인 유연성 부여를 강하게 요구하고 있고, 전기차 캐즘, 트럼프 행정부의 정책 기조 등으로 인해 미국 빅3 완성차 제조사가 전기차 생산을 포기 또는 축소하는<sup>166)</sup> 움직임을 보이고 있기 때문이다. 다만 자율주행차량 등 첨단 기술 차량이 본격화되면 전자제어유닛, 와이어링하네스 등 현재 주요/보조 부품으로 분류되었던 부품들의 역할이 중요해짐에 따라 향후 부품 목록이 재조정될 가능성은 존재한다.

한편 완성차 제조업체와 부품 공급업체는 USMCA 원산지 규정 이행 과정에서 철강 및 알루미늄 구매 요건과 LVC 요건과 관련된 인증 부담을 지속적으로 호소해왔으며 공동의 인증 및 검증 매뉴얼을 제안하였다. 이에 따라 관련 업계의 제안을 반영하여 규정 정비 및 강화 논의와 함께 인증 및 검증 부담 완화를 위한 논의가 의제에 포함될 가능성이 높아 보인다.

원산지 규정은 아니지만 완성차 및 자동차 부품에 대한 제232조 적용 예외 여부는 USMCA 준수 상품인지 아닌지에 따라 달라지기 때문에 원산지 규정과의 관련성이 높다. 트럼프 행정부가 제232조에 따른 자동차 및 자동차 부품에

---

166) 「포드 撥 배터리 쇼크… 전기차 ‘캐즘’ 장기화하나.. 전기차 사업 축소 공식화」(2025. 12. 19.)(검색일: 2026. 1. 9.).

대한 관세를 단기간 내 폐지할 가능성은 낮아 보이는 가운데, 미국 완성차 업체가 규정을 준수한 국내 기업이 불리한 현재의 경쟁 구도에 대한 개선을 강하게 요청한 만큼 개선방안이 논의될 가능성이 있다.

마지막으로 불공정 무역 관행에 대한 공동 대응은 주요 이해관계자가 공통적으로 제안하고, 그리어 USTR 대표도 핵심 이슈로 3국 간 경제 안보 공조와 핵심광물 협력을 언급한 만큼, 북미 공급망 강화와 역외산, 특히 중국 제품의 유입 차단을 위한 3국 간 공조가 강화될 가능성이 높다. 이와 관련하여 멕시코는 2026년 1월 1일부터 멕시코와 FTA를 맺지 않은 국가에서 수입된 전기차, 자동차 부품, 철강 등 1,463개 품목에 대한 관세율 인상을 발표하였는데, 그 배경 중 하나로 미국과의 정책 조화를 피하기 위함이라고 보는 평가도 존재한다.<sup>167)</sup> 캐나다는 2024년 전기차, 철강, 알루미늄 등 중국산 특정 제품에 대해 추가 관세를 부과하여 미국의 대중 견제 기조에 동조하는 움직임을 보인 바 있다.<sup>168)</sup> 그러나 2026년 1월에 중국과의 합의에 따라 중국산 전기차에 대해 연간 49,000대 한도 내에서 MFN 세율 6.1%를 적용하는 방식으로 조정하면서 대중 조치의 강도가 다소 완화되는 모습을 보이고 있다.<sup>169)</sup> 미국이 해당 합의를 강하게 비판하고 있는 가운데, 캐나다의 높은 대미 교역 의존도와 USMCA의 지속적이고 안정적인 운영을 지지해온 입장을 고려했을 때, 캐나다가 공동 검토 국면에서 미국의 공조 요구를 일정 범위 내에서 수용하거나 정책을 재조정할 유인도 존재한다.

---

167) "Mexico's tariff hikes spark questions about Trump's influence"(2026. 1. 6.).

168) Government of Canada, "China Surtax Order (2024): SOR/2024-187"(검색일: 2026. 1. 12.).

169) 「캐나다, 중국과 협력 확대...미국 의존 줄이기 나서나」(2026. 1. 17.)(검색일: 2026. 2. 4.).

## 2. 북미 시장 변동성 확대와 한국 자동차 기업의 대응 방향

이번 공동 검토에서 어떠한 요소가 강화되거나 추가될지 단정하기 어렵지만 북미 자동차 산업의 구조적 특성상 단기간에 공급망 체제가 근본적으로 해체될 가능성은 제한적이며, 경제 안보 공조 강화 기조는 지속될 가능성이 높다. 다만 이 과정에서 리스크 대응으로 인한 기업의 비용 상승과 집행 강화에 따른 사후 검증 부담이 확대될 수 있다. 이와 동시에 미국은 미국으로의 생산 이전과 자국내 제조업 역량 강화를 요구할 것으로 보인다.

이런 상황에서 제3장에서 분석한 바와 같이 북미 시장, 특히 미국에 대한 의존도가 높고 경쟁사 대비 현지화가 낮은 한국 완성차 및 부품업체는 현지 생산 확대에 집중할 것이다. 즉 미국 생산을 확대하고, 캐나다는 전기차 및 배터리 생산기지로, 멕시코는 완성차 및 부품 생산의 보조적 생산기지로 활용하되 상황 변화에 따라 유연하게 대처하는 접근이 현실적인 대안이 될 수 있다.

실제로 2025년 현대기아차는 미국 내 생산 비중을 현재 40%에서 2030년까지 80%로 확대하고, 생산 차종도 늘리는 방식으로 시장 상황에 적절히 대응하겠다고 발표하였다.<sup>170)</sup> 생산 확대와 더불어 수요나 정책과 같은 외부 변동에 탄력적으로 대응할 있는 유연한 생산 체제의 전환도 필요하다. 예컨대 현재 전기차 수요가 정제기에 있지만 장기적으로 전동화 전환이 지속될 가능성을 고려하여 현대 기아차는 미국 조지아주 전기차 전용 공장을 전기차와 하이브리드 차량의 혼류 생산이 가능하도록 설계 변경을 추진 중이다.<sup>171)</sup> 이러한 혼류 생산 방식에 따라 단기적으로는 수요가 급증하고 있는 하이브리드 차량의 생산에 집중하면서 수익성을 확보하고, 장기적으로 전기차 수요가 증가할 경우 전기차

170) 「현대차 “2030년 美 생산비중 80%로 확대”」(2025. 9. 19.)(검색일: 2026. 1. 13.).

171) 「‘EV 풀악셀’ 멈춘 현대차·기아, 美 시장 생존 위한 ‘하이브리드 유턴’ 전략 속도」(2025. 12. 16.)(검색일: 2026. 1. 13.).

생산 비중을 확대할 수 있는 기반을 마련하였다. 또한 차량 모델별로도 차별화된 전략이 효과적일 수 있다. USMCA 준수 비용과 관세 지불 비용을 비교하여 기존에 최적화된 공급망이 형성된 내연기관이나 상대적으로 관세 충격이 낮은 저가형 차량은 USMCA 규정을 충족하지 않는 것이 오히려 효율적일 수 있으며, 전기차를 비롯한 신규 개발 모델 및 고가형 차량은 USMCA 규정을 충족하여 관세 충격을 최소화하는 방안도 고려해 볼 수 있다.

미국 생산 확대와 더불어 USMCA 체제가 유지되는 한 캐나다와 멕시코는 생산 거점으로서의 의미가 존재한다. 캐나다는 2025년 Bloomberg NEF의 글로벌 전기차 리튬 이온 배터리 공급망 순위에서 배터리 제조 규모 확대 속도 둔화에 따라 중국에 밀려 1위에서 2위로 내려갔지만, 원자재 강국이라는 기반과 예측 가능한 투자 환경을 강점으로 30개국 중 2위를 차지하였다.<sup>172)</sup> 이는 캐나다가 우리나라의 공급망 다변화를 위한 중요한 대체·보완 거점이 될 수 있음을 시사한다. 더욱이 미국이 공동 검토에서 핵심광물 시장(Critical Minerals Marketplace) 설립을 제안한 만큼, 향후 이러한 제안이 구체화될 경우 북미 시장에서 배터리 생산의 핵심 거점으로서 캐나다의 역할이 한층 강화될 수 있다. 따라서 한국 배터리 기업은 캐나다 내 완성차 제조사의 중요한 파트너로서의 입지를 지속적으로 유지해야 할 필요성이 있다.

멕시코 역시 생산비용, 미국과의 지리적 인접성, 자동차 제조 관련 인프라 등의 이점으로 인해 북미 생산기지로서의 우위를 갖고 있다. 제3장 분석 결과 멕시코는 중국의 대체지로 USMCA 발효 이후 완성차 및 부품 생산지로서의 입지가 강화되고 일부 전자장비까지 포함한 고부가가치 부품 생산도 가능할 만큼 역량이 성장하였다. 또한 내수 시장 규모도 꾸준히 확대되는 중이며, USMCA 외에도 CPTPP, EU, 주요 중남미 국가 등과 다수의 FTA가 체결되어 있어 이를 활용한 수출시장 다변화도 가능하다. 이러한 이점을 활용하여 우리 기업은

---

172) "China Regains Number One Spot in BloombergNEF's Global Lithium-Ion Battery Supply Chain Ranking"(2025. 5. 13.)(검색일: 2026. 1. 14.).

모델별로 USMCA 충족 여부를 정밀하게 판정하여 USMCA 요건을 충족하는 차량은 미국으로 수출하고, 충족하지 못하는 차량은 다른 국가로 수출을 전환하는 방식으로 불확실성 리스크를 완화하는 방안을 고려해 볼 수 있다. 실제로 기아 멕시코 공장은 멕시코 내수와 중남미 시장 공략을 강화하고 있으며,<sup>173)</sup> EU-멕시코 FTA에 따른 관세 혜택을 활용하여 EU 국가로의 수출 확대를 시도 중이다.<sup>174)</sup>

더불어 USMCA 특혜 활용의 전제로 기업은 원산지 충족 여부를 정밀하게 판정해야 하며, 사후 검증에 대비해 원산지관리시스템을 체계적으로 정비할 필요가 있다. 제4장에서 살펴본 바와 같이 자동차 부품을 중심으로 CBP의 검증이 증가하고 있으며 이 중 약 27%가 부정적 판정을 받은 것으로 조사되었다. 더욱이 ASR 종료, 공동 검토에서 패널 결정에 대한 후속 조치 등 주요 쟁점에 대한 합의가 도출되어 규정의 해석과 집행 기준이 보다 명확해지면 원산지 규정의 집행과 사후 검증이 더욱 강화될 가능성이 높은바 이에 대한 대비가 필요하기 때문이다.

현대기아차는 한·EU FTA 및 한미 FTA 발효 이후 중소·중견 협력사를 포함한 공급망 전반의 원산지 판정 및 증명 역량 제고를 위해 표준 FTA 원산지관리 시스템을 개발하고 시스템 활용을 지원해왔다.<sup>175)</sup> 또한 최근에는 미국 관세 정책과 같이 급변하는 글로벌 통상 환경에 대응하기 위해 부품 공급사에 대한 원산지 관리 필요성이 커지면서, 2025년부터 국내 및 글로벌 부품 공급사를 대상으로 원산지 관리 평가를 시행하고 추후 정기 평가를 확대하는 방향을 검토 중인 것으로 알려졌다.<sup>176)</sup> 이러한 경험을 바탕으로 핵심 부품 요건, 철강 및 알루미늄 요건, LVC 요건 등 USMCA에 특화된 데이터 수집, 추적 및 증빙 체계를

---

173) 「“미국 수출길 험하면 중남미서 판다”...기아 멕시코공장 생산 ‘최대치」(2025. 9. 23.)(검색일: 2026. 1. 14.).

174) 「멕시코, 수출 허브 역할 ‘부상」(2025. 11. 3.)(검색일: 2026. 1. 14.).

175) 「현대기아차 협력사들, ‘클라우드’로 FTA 대응 확산」(2012. 5. 10.)(검색일: 2026. 1. 16.).

176) 세인관세법인, 「2025년 현대차, 기아의 부품 공급사 원산지 관리 평가」(검색일: 2026. 1. 16.).

원산지관리시스템에 내재화하여 사후 검증에 선제적으로 대비할 필요가 있다.

### 3. 북미 시장 변동성 대응을 위한 정부의 중소기업 지원방안

중소·중견기업의 북미 공급망 불확실성 대응을 위해 정부 차원에서 (i) 최신 정책 및 규정 정보의 정기적 공유, (ii) 규제 대응을 위한 현지 컨설팅 비용 지원, (iii) CBP 등 협정국 관세당국과의 대응 및 소통 지원 등의 방안을 검토할 수 있다.

먼저 무역·통관 규정과 주요 이슈에 대한 정확하고 신뢰도 높은 최신 정보를 정기적으로 제공하고, 정책 변화와 그 의미, 기업 영향과 향후 리스크 분석 등을 포함한 정기 보고서 발간을 고려할 수 있다.

둘째, 전문 인력과 비용이 부족한 중소기업이 복잡한 원산지 규정, 통관 절차, 관세 정책 변화 등에 대응하는 과정에서 전문 컨설팅 비용을 일부 지원해 주는 방안도 필요하다. 예컨대 2025년 코트라는 미국 관세 조치로 수출에 어려움을 겪는 중소기업 50개사를 대상으로 미국 현지 변호사 및 관세사와 1대1로 매칭하여 통관 절차와 서류 작성법, 검증 대응, 원산지 판정 등 관세 조치 전반에 대한 심층 온라인 상담을 제공한 바 있다.<sup>177)</sup> 이러한 현지 전문가와의 연결은 단순 정보 제공을 넘어, 현재 제도나 관행의 변화에 대한 신속한 대응과 실무적 불확실성 완화를 가능케 하므로 일시적인 지원이 아닌 상시 운영 체계로의 발전을 검토할 필요가 있다.

마지막으로 집행 방향을 점검하고 실무 대응력을 높이기 위해 규제 당국과의 대응 및 소통 지원도 강화할 필요가 있다. 예컨대 CBP 관련 지침 해석과 실

177) Kotra 무역투자24, 「미국 현지 변호사 및 관세사와 1:1 온라인 상담」(검색일: 2025. 12. 11.).

무 대응을 위한 교육 프로그램 및 상세 가이드 제공, 주요 이슈 발생 시 교육 및 설명회 개최, 개별 기업이 직접 대응하기 어려운 사안에 대한 공공 소통 창구 마련 등의 간접 지원 체계를 구축하는 방안을 고려해 볼 수 있다.

## 4. 생산 구조 및 기술 변화와 원산지 규정의 중장기적 과제

산업 구조 변화와 이에 따른 공급망 재편, 기술 고도화 등으로 인해 자동차 원산지 규정의 설계와 운영 방식도 변화할 가능성이 있다. 특히 전동화의 전환이 일시적으로 정체되어 있지만 장기적으로 지속될 것이라는 전망이 유효한 가운데, 전동화 전환은 부품 구성과 가치의 비중을 크게 변화시킨다. 주요국은 전동화 추세에 대응하여 자국 중심의 자동차 산업 공급망 구축을 통한 산업 경쟁력 강화를 추진하고 있다.<sup>178)</sup> 이러한 정책 방향은 USMCA, EU-영국 간 무역 협력협정(the EU-UK Trade and Cooperation Agreement)의 원산지 규정에도 일부 반영되었다.

USMCA는 리튬 이온 배터리를 핵심 부품으로 지정하여, 핵심 부품이 원산지로 인정되는 경우에만 해당 승용차 및 경형트럭이 원산지 상품으로 인정되도록 규정하고 있다. 이는 전기차 가치의 상당 부분(평균 30~40%<sup>179)</sup>)을 차지하는 배터리의 역내 생산 및 조달을 촉진하려는 취지로 해석될 수 있다. 아울러 제4장에서 살펴본 바와 같이 미국의 철강 및 알루미늄 업계와 자동차 노조는 USMCA 이행 및 공동 검토에 대한 의견서에서 전기차 및 첨단 기술 차량의 전환에 대비하여 관련된 공급망 구축을 지금부터 준비할 필요가 있다고 보고, 전

---

178) 송명구(2024), p. 58.

179) IEA(2022), p. 2.

기차 및 자율 주행 관련 주요 부품을 핵심 부품 목록에 추가하거나 별도의 핵심 부품 목록을 마련하여 핵심 부품의 범위를 확대할 것을 요구하고 있다.

유사하게 EU-영국 간 무역협력협정의 원산지 규정에서도 역내 배터리 제조 역량에 대한 투자 유인을 목적으로 전기차 및 배터리에 대한 단계적인 원산지 결정 기준을 도입하였다.<sup>180)</sup> 동 협정은 차량(HS 87.02~7.04의 플러그인 하이브리드 차량 및 전기차)의 역외산 비중을 축소하는 방향으로 설계되었으며, 차량 추진을 위한 전력 공급원으로 사용되는 85.07호의 배터리 팩은 원산지 상품이어야 한다는 요건이 추가되었다.<sup>181)</sup>

표 5-3. EU-영국 간 무역협력협정의 배터리 및 전기차 관련 품목별 원산지 결정 기준

구분	협정 발효-'23. 12. 31.	'24. 1. 1.~'26. 12. 31.	'27. 1. 1.
배터리	CTHS, 비원산지 배터리 셀 또는 배터리 모듈로부터 배터리 팩을 조립 또는 MaxNOM 70%	CTH, 비원산지 양극 활물질(active cathode materials)은 제외 또는 MaxNOM 40%	CTH, 비원산지 양극활물질은 제외 또는 MaxNOM 30%
배터리 셀·모듈	CTH 또는 MaxNOM 70%	CTH, 비원산지 양극 활물질은 제외 또는 MaxNOM 50%	CTH, 비원산지 양극 활물질은 제외 또는 MaxNOM 35%
차량(하이브리드, 플러그인 하이브리드, 전기차)	MaxNOM 60%	MaxNOM 55%	MaxNOM 45%, 배터리 팩은 원산지 상품

주: 1) CTSH는 6단위 세번변경, CTH는 4단위 세번변경을 의미함.

2) MaxNOM은 공장도 가격 기준 비원산지 재료의 비중을 의미함.

자료: EU-UK TAC, ANNEX 5 Transitional PSR For Electric Accumulators and Electrified Vehicle Section 1, Section II와 품목별 원산지 결정 기준(PSR) 85.07과 87.02-87.04를 참고하여 작성.

180) Szczepański(2024), p. 1.

181) EU-영국 간 무역협력협정에서 87.02~87.04의 품목별 원산지 결정 기준은 공장도 가격 기준 역외산 가치는 45% 이하이며, 차량 추진을 위한 전력 공급원으로 사용되는 85.07호의 배터리 팩은 원산지 상품이어야 한다고 규정하고 있다("MaxNOM 45% (EXW) and battery packs of heading 85.07 of a kind used as the primary source of electrical power for propulsion of the vehicle must be originating"). 단 배터리 팩의 원산지 요건은 2027년 1월 1일부터 적용된다.

한편 USMCA는 기술 변화나 생산 구조 변화가 원산지 규정에 지속적으로 반영될 수 있도록 규정의 업데이트 및 평가 메커니즘을 제도화하였다. 자동차 부록은 기술 변화 대응과 역내산 사용 촉진을 위해 승용차 및 경형트럭의 핵심 부품 목록(A.2)을 수정 및 보완할 수 있도록 하고,<sup>182)</sup> 첨단 기술 차량을 중심으로 자동차 부록 요건이 차량의 구성과 기술 발전을 적절히 반영하고 있는지 점검하도록 규정하고 있다.<sup>183)</sup> 더불어 USMCA 이행법은 USTR이 2년마다 자동차 물품의 교역과 관련하여 규정의 이행을 검토하게 하고, 신기술 도입 및 함량(contents) 변화, 생산공정, 특성 변화를 고려하여 자동차 원산지 규정의 효과성과 유의미성을 평가하도록 하였다.<sup>184)</sup> USITC의 검토 항목에도 기술 발전, 생산공정 변화 또는 기타 관련 사안을 고려하여 자동차 원산지 규정을 운영하고, 그것이 미국의 경쟁력에 미치는 영향과 미국 내 기술 변화를 반영하여 규정의 적절성에 대해 평가하라는 내용이 포함되어 있다.<sup>185)</sup> 또한 이러한 평가 과정에서 이해관계자의 의견 개진 기회 제공과 관련 내용의 공개를 의무화하였다.<sup>186)</sup>

그러나 전환 초기 역내 공급망 형성을 유도하는 원산지 요건으로 인해 기업의 준수 부담이 커지는 부작용도 확인되었다. 2024년 USITC 공청회에서 완성차 제조사와 부품업체들은 다른 여러 요인과 더불어 엄격한 원산지 규정이 전기차에 대한 미국 내 투자와 생산에 상당한 영향을 미쳤으며 이로 인해 규정 준수 부담을 안게 되었다고 지적하였고,<sup>187)</sup> 전기차와 배터리에 대한 추가적인 유연성이나 규정 완화를 지속적으로 요구하고 있다. EU-영국 간 무역협력협정에서도 기업들은 배터리 조달이 어려워 정해진 기한 내에 규정 준수가 불가능하다는 고충을 제기하였다.<sup>188)</sup> 이에 EU 집행위원회는 (i) 가장 낮은 1단계 역내

---

182) USMCA 자동차 부록 제3조 제10항.

183) USMCA 자동차 부록 제9조.

184) USMCA Implementation Act SEC.202A.(g).(1).(ii).

185) USMCA Implementation Act 202A.(g).(2).(B)-(C).

186) USMCA Implementation Act 202A.(g).(4).

187) USITC(2024), pp. 55-59.

188) Szczepański(2024), p. 2.

부가가치 기준을 2026년 12월 31일까지로 1회 연장하고, (ii) 2032년 전까지 추가적인 변경을 방지하기 위한 잠금(lock-in) 메커니즘을 도입했으며, (iii) 2027년 1월 1일에 가장 엄격한 3단계의 역내부가가치 기준을 적용하되, 업계가 이를 이행할 수 있도록 혁신 기금(Innovation Fund)을 만들어 30억 유로의 재정적 지원을 제공하는 것을 주요 골자로 한 제안서를 EU 이사회에 제출하여 승인을 받았다.<sup>189)</sup>

한국의 경우 대부분의 FTA가 양자 협정이어서 원산지 규정을 통해 상대국과 역내 공급망을 형성할 수 있는 구조가 제한적이며, 원산지 규정이 너무 엄격해질 경우 수출 감소로 이어질 수 있어 USMCA나 EU-영국 간 무역협력협정과 는 상황이 다르다. 일례로 최근에 타결된 한-영 FTA 개선 협상 결과 자동차의 RVC 기준이 기존 55%에서 25%로 하향 조정되었는데, 전동화 과정에서 핵심 광물 수급 불안과 원료의 가격 변동 등을 반영해 원산지 규정을 완화한 것으로 풀이된다.<sup>190)</sup>

그러나 우리나라도 내연기관 승용차에서 친환경 자동차로 생산 비중이 확대됨에 따라 국내 자동차 생산 구조와 부품 투입 구조가 변화하고 있다.<sup>191)</sup> 급변하는 기술과 산업 구조 변화 속에 전동화와 소프트웨어 기반 차량(Software-Defined Vehicle) 전환이 진행되면서 차량 부품의 구성과 가치가 변화하고 있으므로, 이를 반영할 수 있는 한국형 원산지 규정의 방향에 대한 선제적인 검토와 연구가 필요하다.

---

189) *Ibid.*, p. 2.

190) 산업통상자원부 보도자료(2025. 12. 16.), p. 2.

191) 송명구(2024), pp. 53~58.

## 참고문헌

### [국문자료]

- 강준하. 2020. 「USMCA 자동차 분야 원산지 규정에 관한 연구」. 『국제경제법연구』, 제18권 제2호, pp. 37~60.
- 김민성. 2023a. 「USMCA 자동차 원산지 규정 관련 분쟁 판정의 주요 내용과 시사점」. KIEP 기초자료 23-03. 대외경제정책연구원.
- \_\_\_\_\_. 2023b. 「USMCA 자동차 원산지 규정 관련 분쟁 판정의 주요 내용과 시사점」. 『FTA 100% 활용하기』. FTA Trade Report. 관세청, 한국원산지정보원.
- 산업통상자원부. 2025. 「한-영 자유무역협정(FTA) 개선협상 타결」. 보도자료. (12월 16일)
- 설송이. 2020. 「미국으로 수출하는 멕시코 진출 기업이 유의해야 할 USMCA(미국·멕시코·캐나다 협정) 노동 분쟁해결절차」. 『KITA 통상 리포트』, VOL. 08. 한국무역협회 통상지원센터.
- 설송이, 김경화. 2020. 「USMCA(미국·멕시코·캐나다 협정) 자동차 원산지 규정과 북미 자동차 제조 공급망의 변화」. 『KITA 통상 리포트』, Vol. 07. 한국무역협회 통상지원센터.
- 송명구. 2024. 「전동화 전환에 따른 국내 자동차산업 공급망 구조 변화와 시사점」. 『산업경제분석』. 산업연구원.
- 이정아, 전윤식. 2025. 「최근 미국 내 USMCA 검토 논의와 주요 쟁점」. *Trade Brief*, No. 9. 한국무역협회 국제통상연구원.
- KOTRA, 법무법인 광장. 2020. 「USMCA 원산지 규정 해설서: 자동차·자동차 부품을 중심으로」. KOTRA 자료 20-201.

### [영문자료]

- Baker, Juan Carlos, Diego Marroquín Bitar, and Earl Anthony Wayne. 2024. "A Practical Guide to the USMCA 2026 Review: 3 Principles, 5 Rules for Success." Woodrow Wilson International Center for Scholars.

- Bitar, Diego Marroquín, Christopher Hernández-Roy, and Earl Anthony Wayne. 2025. "USMCA Review 2026: Pathways, Risks, and Strategic Considerations for North America's Economic Future." CSIS Briefs.
- Bremmer, Ian and Cliff Kupchan. 2026. "9 Zombie USMCA." Top Risks 2026. Eurasiagroup.
- Claussen, Kathleen. 2024. "The Track record of the USMCA Rapid Response Mechanism." USMCA Forward 2024. Brookings.
- Congressional Research Service(CSR). 2018. "NAFTA Renegotiation and Modernization."
- Federal Reserve Bank of Dallas. 2025. "Assessing the Impact of USMCA Renegotiation: Key Policy and Economic Challenges." Federal Register/Vol. 90, No. 232/Friday, December 5, 2025/Notices.
- IEA. 2022. "Global Supply Chain of EV Batteries."
- IMF. 2025. "World Economic Outlook: Global Economy in Flux, Prospects Remain Dim." Washington, DC. (October)
- Szczepański, Marcin. 2024. "EU - UK rules of origin for electric vehicles and batteries." AT A GLANCE. European Parliamentary Research Service.
- USITC. 2023. "USMCA Automotive Rules of Origin: Economic Impact and Operation, 2025 Report."
- \_\_\_\_\_. 2024. "Hearing Transcript: USMCA Automotive Rules of Origin: Economic Impact and Operation, 2025 Report." Investigation No. 332-600. Public Hearing, Washington, DC. (October 8)
- \_\_\_\_\_. 2025. "USMCA Automotive Rules of Origin: Economic Impact and Operation, 2025 Report."
- USTR. 2017. "Summary of Objectives for the NAFTA Renegotiation."
- \_\_\_\_\_. 2022. "Report to Congress on the Operation of the United States-Mexico-Canada Agreement with respect to Trade in Automotive Goods."
- \_\_\_\_\_. 2024a. "Report to Congress on the Operation of the United States-Mexico-Canada Agreement with respect to Trade in Automotive Goods."
- \_\_\_\_\_. 2024b. "Public Hearing for the 2024 Biennial Review on Trade

in Autoimotive Goods under the United States-Mexico-Canada Agreement.”

\_\_\_\_\_. 2025. “Opening Statement for House Ways and Means and Senate Finance Committees”(by Ambassador Jamieson Greer), December 16 and 17, 2025.

#### [온라인 자료]

세인관세법인. 「2025년 현대차, 기아 부품 공급사 원산지 관리 평가」. <https://origin.esein.co.kr/ko/login>(검색일: 2026. 1. 16.).

외교부. 「멕시코 경제·산업·에너지 동향. 유전자조작(GMO) 옥수수 분쟁 패널 결정 이행」. [https://overseas.mofa.go.kr/mx-ko/brd/m\\_5943/view.do?seq=1346460](https://overseas.mofa.go.kr/mx-ko/brd/m_5943/view.do?seq=1346460)(검색일: 2025. 10. 22.).

한국수출입은행 해외직접투자통계. <https://stats.koreaexim.go.kr/main.do> (검색일: 2026. 1. 14.).

「현대자동차그룹 메타플랜트 아메리카(HMGMA) 준공식 개최」. 2025. 현대자동차 그룹 뉴스룸. (3월 26일). <https://www.hyundaimotorgroup.com/ko/news/CONT000000000172741>(검색일: 2025. 12. 5.).

Kotra 무역투자24. 「미국 현지 변호사 및 관세사와 1:1 온라인 상담」. <https://www.kotra.or.kr/subList/20000020753/subhome/bizAply/selectBizMntInfoDetail.do?dtlBizMntNo=25PC018&cpbizYn=N>(검색일: 2025. 12. 11.).

American Chamber/Mexico, “USMCA Review Process.” <https://amcham.org.mx/usmca-review-process/>(검색일: 2025. 10. 27.).

Bowdle, Spencer and Fariha Kamal. 2025. “Trade Compliance at What Cost? Lessons from USMCA Automotive Trade.” FEDS Notes, Board of Governors of the Federal Reserve System. <https://www.federalreserve.gov/econres/notes/feds-notes/trade-compliance-at-what-cost-lessons-from-usmca-automotive-trade-20250718.html>(검색일: 2025. 10. 28.).

Government of Canada. “China Surtax Order (2024): SOR/2024-187.” <https://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2024/2024-10-09/html/sor-dors187-eng.html>(검색일: 2026. 1. 12.).

\_\_\_\_\_. “CUSMA, Active and concluded State-to-State dispute settlement cases.” <https://www.international.gc.ca/trade-commerce/trade->

- agreements-accords-commerciaux/agr-acc/cusma-aceum/settlement-cases-reglement-cas.aspx?lang=eng#a1\_4(검색일: 2025. 10. 22.).
- KAMA. 2024. 「2023 기준 세계자동차통계」. <https://www.kama.or.kr/>(검색일: 2025. 12. 5.).
- \_\_\_\_\_. 2025. 「2025 세계자동차통계(2024 기준)」. <https://www.kama.or.kr/>(검색일: 2025. 12. 5.).
- \_\_\_\_\_. 통계센터. <https://www.kama.or.kr/>(검색일: 2025. 12. 5.).
- NHTSA. Interpretation ID: 16695.jeg. <https://www.nhtsa.gov/interpretations/16695jeg>(검색일: 2026. 1. 16.).
- \_\_\_\_\_. Part 583 AALA Reports 2025. [https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/2025-04/MY2025-AALA-Alphabetical%204\\_7\\_2025.pdf](https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/2025-04/MY2025-AALA-Alphabetical%204_7_2025.pdf)(검색일: 2025. 12. 31.).
- \_\_\_\_\_. Part 583 AALA Report 2026. [https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/2026-02/MY2026-AALA-Alphabetical-1.29.26\\_0.pdf](https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/2026-02/MY2026-AALA-Alphabetical-1.29.26_0.pdf)(검색일: 2025. 12. 31.).
- \_\_\_\_\_. Part 583 AALA Reports. <https://www.nhtsa.gov/part-583-american-automobile-labeling-act-reports>(검색일: 2025. 12. 31.).
- UN Comtrade. <https://comtradeplus.un.org/>(검색일: 2025. 12. 22.).
- USITC. “USMCA Automotive Rules of Origin Trade Dashboard.” <https://www.usitc.gov/publications/332/usmcaautoroo/2025/tradedatadashboard>(검색일: 2025. 9. 15.).
- USTR. “USTR Releases NAFTA Negotiating Objectives.” <https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2017/july/ustr-releases-nafta-negotiating>(검색일: 2026. 1. 22.).
- \_\_\_\_\_. “chapter 31 disputes.” <https://ustr.gov/issue-areas/enforcement/dispute-settlement-proceedings/fta-dispute-settlement/usmca/chapter-31-disputes>(검색일: 2025. 10. 22.).
- \_\_\_\_\_. “Chapter 31 Annex A; Facility-Specific Rapid-Response Labor Mechanism.” <https://ustr.gov/trade-topics/enforcement/dispute-settlement-proceedings/fta-dispute-settlement/usmca/chapter-31-annex-facility-specific-rapid-response-labor-mechanism>(검색일: 2025. 10. 31.).

## [신문 기사]

- 「“미국 수출길 험하면 중남미서 판다”...기아 멕시코공장 생산 ‘최대치」. 2025. 『매일경제』. (9월 23일). <https://www.mk.co.kr/news/business/11426669>(검색일: 2026. 1. 14.).
- 「멕시코, 수출 허브 역할 ‘부상」. 2025. 『Dealsite』. (11월 3일). <https://deal-site.co.kr/articles/150423>(검색일: 2026. 1. 14.).
- 「캐나다 ‘트럼프 업포’ 이틀 만에 디지털세 폐지... 무역협상 재개」. 2025. 『연합뉴스』. (6월 30일). <https://www.yna.co.kr/view/AKR20250630079200009> (검색일: 2025. 10. 22.).
- 「캐나다, 중국과 협력 확대...미국 의존 줄이기 나서나」. 2026. 『BBC NEWS 코리아』. (1월 17일). <https://www.bbc.com/korean/articles/c24gr1n6440o> (검색일: 2026. 2. 4.).
- 「포드 電池 쇼크... 전기차 ‘캐즘’ 장기화하나.. 전기차 사업 축소 공식화」. 2025. 『조선일보』. (12월 19일). <https://www.chosun.com/economy/industry-company/2025/12/19/C3Z4INHWWNDVXB7CGKLQLDZUPY/>(검색일: 2026. 1. 9.).
- 「현대기아차 협력사들, ‘클라우드’로 FTA 대응 확산」. 2012. 『전자신문』. (5월 10일). <https://www.etnews.com/201205090367>(검색일: 2026. 1. 16.).
- 「현대차 “2030년 美 생산비중 80%로 확대”」. 2025. 『한국경제』. (9월 19일). <https://www.hankyung.com/article/2025091958431>(검색일: 2026. 1. 13.).
- 「‘EV 풀악셀’ 멈춘 현대차·기아, 美 시장 생존 위한 ‘하이브리드 유턴’ 전략 속도」. 2025. 『굿모닝 경제』. (12월 16일). <https://www.goodkyung.com/news/articleView.html?idxno=278728>(검색일: 2026. 1. 13.).
- “China Regains Number One Spot in BloombergNEF’s Global Lithium-Ion Battery Supply Chain Ranking.” 2025. BloombergNEF. (May 13). <https://about.bnef.com/insights/clean-energy/china-regains-number-one-spot-in-bloombergnefs-global-lithium-ion-battery-supply-chain-ranking/>(검색일: 2026. 1. 14.).
- “Mexico’s tariff hikes spark questions about Trump’s influence.” 2026. Inside U.S.Trade. (January 6)
- “Trump calls USMCA ‘irrelevant,’ says U.S. doesn’t need Canadian imports.” 2026. Inside U.S Trade. (January 13)

### [협정문 및 법령]

USMCA Chapter 34 Final Provisions

USMCA Annex 2-C Provisions between Mexico and the United States  
on Automotive Goods

USMCA Annex 4-B Appendix Provisions related to the Product-Specific  
Rules of Origin for Automotive Goods

USMCA Annex 31-A United States-Mexico Facility-Specific Rapid  
Response Labor Mechanism

USMCA CA-US Side Letter on 232 Process(November 30, 2018)

USMCA MX-US Side Letter on 232(November 30, 2018)

USMCA MX-US Side Letter on 232 Dispute Settlement(November 30,  
2018)

USMCA Side Letter Text on 232 CA-US Response(November 30, 2018)

Trade and Cooperation Agreement between the European Union and  
the European Atomic Energy Community, of the one part, and  
the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, of the  
other part, Annex 5. Transitional Product-Specific Rules for  
Electronic Accumulators and Electrified Vehicles Section 1,  
Section 2

Trade and Cooperation Agreement between the European Union and  
the European Atomic Energy Community, of the one part, and  
the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, of the  
other part, ANNEX 3 Product-Specific Rules of Origin

USMCA Implementation Act

Proclamation 10908—Adjusting Imports of Automobiles and Automobile  
Parts Into the United States

### [의견서 및 의회 서한]

Aluminum Extruders Council. 2024. “USMCA Automotive Rules of  
Origin: Economic Impact and Operation, 2025 Report: Aluminum  
Extruders Council’s Written Submission.” Written submission to  
the U.S. International Trade Commission (USITC), Investigation  
No. 332-600.

- American Automotive Policy Council(AAPC). 2023. “AAPC Submission in Response to the Request for Comments Concerning the Operation of the United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA) With Respect to Trade in Automotive Goods.” Federal Register 88: 81527-81529. Docket No. USTR-2023-0013. Document No. 2023-25765.
- \_\_\_\_\_. 2024. “AAPC Remarks.” Submission for USTR public hearing. Docket No. USTR-2023-0013. February 7, 2024.
- \_\_\_\_\_. 2025. “Operation of the Agreement Between the United States, Mexico, and Canada (USMCA).” Written comments submitted to the Office of the United States Trade Representative. Docket No. USTR-2025-0004. November 3, 2025.
- American Honda Motor Co., Inc. 2025. “American Honda Motor Co., Inc. Comments on the Operation of the Agreement between the United States of America, the United Mexican States, and Canada.” Submitted to USTR. Docket No. USTR-2025-0004.
- American Iron and Steel Institute. 2024. “Pre-Hearing Statement regarding USMCA Automotive Rules of Origin: Economic Impact and Operation, 2025 Report.” Submitted to USITC, Investigation No. 332-600.
- \_\_\_\_\_. 2025. “Request for Comments on the Operation of the Agreement Between the United States of America, the United Mexican States, and Canada (USMCA).” Submitted to USTR. Docket No. USTR-2025-0004.
- Automotive Cluster of Nuevo León(CLAUT). 2024. “Testimony of Manuel Montoya Ortega, CEO, Automotive Cluster of Nuevo León (CLAUT).” Testimony to USITC public hearing on USMCA Automotive Rules of Origin: Economic Impact and Operation, 2025 Report (Investigation No. 332-600).
- Automotive Parts Manufacturers’ Association(APMA). 2025. “Request for Comments and Notice of Public Hearing Relating to the Operation of the Agreement between the United States of America, the United Mexican States, and Canada.” Comment submitted in response to FR Doc. 2025-18010.

- Autos Drive America. 2024. “Comments Concerning the Operation of the United States–Mexico–Canada Agreement With Respect to Trade in Automotive Goods.” Comment letter submitted electronically to the Office of the United States Trade Representative. January 17, 2024.
- \_\_\_\_\_. 2025. “Public Comments (Re: Request for Comments on the Operation of the Agreement between the United States of America, the United Mexican States, and Canada).” Submitted to USTR. Docket No. USTR-2025-0004.
- Canadian Vehicle Manufacturers’ Association(CVMA). 2024. “CVMA Submission in Response to the Request for Comments Concerning the Operation of the United States–Mexico–Canada Agreement (USMCA) With Respect to Trade in Automotive Goods.” Submitted to USTR.
- Century Aluminum Company. 2024. “USMCA Automotive Rules of Origin: Economic Impact and Operation, 2025 Report: Century Aluminum Company’s Written Submission.” Written submission to USITC, Investigation No. 332–600.
- DeLauro, Rosa L. *et al.* 2025. “Letter to President Donald J. Trump.” November 3, 2025.
- Ford Motor Company. 2025. “Ford Motor Company Comments on USMCA Review.” Public comment letter submitted to USTR. November 3, 2025.
- General Motors Company. 2025. “Public Comments (Re: Request for Comments on the Operation of the Agreement between the United States of America, the United Mexican States, and Canada).” Submitted to USTR. Docket No. USTR-2025-0004.
- Global Automakers of Canada. 2024. “U.S. International Trade Commission Testimony on USMCA Automotive Rules of Origin: Economic Impact and Operation, 2025 Report (Investigation No. 332–600).” Testimony submitted/presented to USITC.
- Heslington, Rory. 2024. “Testimony of Rory Heslington, Vice President, Government Affairs, Autos Drive America, in the Hearing on the USMCA Automotive Rules of Origin: Economic Impact and

- Operation, 2025 Report (Investigation No. 332-600).” Testimony submitted/presented to USITC. October 8, 2024.
- Hyundai Motor Group. 2025. “Request for Comments on the Operation of the Agreement Between the United States of America, the United Mexican States, and Canada (USMCA).” Submitted to USTR. Docket No. USTR-2025-0004.
- Korean Chamber of Commerce and Industry in the USA. 2025. “Request for Public Comments and Notice of Public Hearing Relating to the Operation of the Agreement Between the United States of America, the United Mexican States, and Canada.” Submitted to USTR. Docket Nos. USTR-2025-0004 and USTR-2025-0005.
- Mexican Association of the Automotive Industry(AMIA). 2024. “Request for Comments and Notice of Public Hearing Concerning the Operation of the United States-Mexico-Canada Agreement With Respect to Trade in Automotive Goods.” Submitted to USTR.
- \_\_\_\_\_. 2025. “Request for Comments Relating to the Operation of the Agreement Between the United States of America, the United Mexican States, and Canada.” Submitted to USTR. Docket No. USTR-2025-0004. Federal Register 90: 44869 (September 17, 2025).
- Stellantis. 2025. “Public Comments (Request for Comments on the Operation of the Agreement between the United States of America, the United Mexican States, and Canada).” Submitted to USTR. Docket ID: USTR-2025-0004.
- The Aluminum Association. 2025. “Request to Appear at the Hearing on the Operation of the Agreement between the United States of America, the United Mexican States, and Canada.” Request to appear submitted to the Office of the United States Trade Representative (USTR). Docket No. USTR-2025-0005.
- The Japan Automobile Manufacturers Association(JAMA). 2025. “Comments Submitted to the Office of the United States Trade Representative in Response to the September 17, 2025, Request for Comments Relating to the Operation of the Agreement between the United States of America, the United Mexican States, and Canada.”

Submitted to USTR.

Tesla, Inc. 2025. “Public Comments (Re: Request for Comments on the Operation of the Agreement between the United States of America, the United Mexican States, and Canada).” Submitted to USTR. Docket No. USTR-2025-0004.

The Vehicle Suppliers Association(MEMA). 2024. “Comments of MEMA, The Vehicle Suppliers Association to the Office of the United States Trade Representative on the Request for Comments and Notice of Public Hearing Concerning the Operation of the United States-Mexico-Canada Agreement with Respect to Trade in Automotive Goods.” Submitted to USTR.

\_\_\_\_\_. 2025. “Comments of MEMA, The Vehicle Suppliers Association to the Office of the United States Trade Representative on the Request for Comments and Notice of Public Hearing Relating to the Operation of the Agreement between the United States of America, the United Mexican States, and Canada.” Submitted to USTR. Docket Nos. USTR-2025-0004 and USTR-2025-0005.

Toyota Motor North America, Inc. 2025. “Toyota’s Public Comments on the Operation of the USMCA.” Submitted to USTR.

UAW(The International Union, United Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers of America). 2024. “UAW Public Comment on Operation of the United States-Mexico-Canada Agreement With Respect to Trade in Automotive Goods.” Submitted to USTR. Docket No. USTR-2023-0013.

\_\_\_\_\_. 2025. “UAW Public Comment on Operation of the Agreement between the United States of America, the United Mexican States, and Canada.” Submitted to USTR. Docket No. USTR-2025-0004.

Volkswagen Group of America, Inc. 2025. “Response to the Request for Public Comments Relating to the Operation of the Agreement Between the United States of America, the United Mexican States, and Canada.” Submitted to USTR. Docket No. USTR-2025-0004.

#### [기타 자료]

한국무역통계진흥원 수출입통계, KIEP 내부 구독 자료(검색일: 2026. 1. 7.).

## USMCA Automotive Rules of Origin: Implementation Status and Implications

Min-Sung Kim and Minchirl Chung

The USMCA, concluded in 2018, strengthened automotive rules of origin (ROOs) to promote regional production—raising the regional value content (RVC) threshold and introducing requirements on North American steel/aluminum purchases and labor value content (LVC)—while also providing flexibility mechanisms such as phased implementation and the Alternative Staging Regime (ASR). However, operational uncertainty persists, as a dispute over whether the roll-up provision is permitted in calculating vehicle RVC—specifically, the treatment of non-originating materials used in core parts—has remained unresolved even after the panel ruling. Furthermore, related provisions such as the Section 232 side letters, the joint review mechanism, and the Rapid Response Labor Mechanism (RRM), combined with domestic politics, stakeholder interests, and negotiation leverage, are further amplifying this uncertainty.

North America's automotive market is structured around the United States, with Mexico increasingly serving as a key production

base. Supply-chain analysis indicates that the North American content of vehicles produced in the region is typically around 70 percent. Korean manufacturers also show a relatively high regional content of about 50-60 percent, but the share of Korean-origin content remains substantial at roughly 40 percent. Trade patterns likewise point to a strengthening of a U.S.-import / Mexico-and-Canada-export structure, particularly for light vehicles and automotive parts. Around the USMCA's entry into force, Korea's export share of light vehicles and parts destined for the United States increased, and investment—particularly in U.S.-based production of auto parts and secondary batteries—also rose. These changes, however, should be interpreted in light of various external factors beyond ROOs, including U.S.-China tensions, the electrification transition, and the COVID-19 pandemic.

In implementation terms, the USMCA automotive ROOs have only recently entered the early stage of full implementation due to phased application and the use of the ASR. The stringent requirements of ROOs, the unresolved dispute, and external shocks have combined to increase firms' compliance burdens associated with claiming preferential treatment, leading some firms to forgo preferences. As a result, tariff-paying imports—particularly Mexican auto parts entering the United States—have tended to rise. Origin verification, especially for automotive parts, has also increased, and certification and verification procedures related to steel/aluminum purchases and LVC have imposed substantial burdens on both enforcement authorities and firms. Stakeholder positions diverge

sharply across issues, with competing views on maintaining the current framework and implementing administrative and technical improvements, versus strengthening ROOs.

The 2026 joint review is expected to go beyond a simple assessment of operation, raising the possibility of revisions to, and an extension of, the agreement, further increasing uncertainty in the North American market. It is widely anticipated that this joint review is unlikely to reach an agreement and will instead transition to the annual review phase. Considering the already stringent requirements of automotive ROOs, firms' compliance burden, the EV chasm, and the continued use of Section 232 measures, a major upward revision of the ROOs thresholds appears unlikely. The joint review is more likely to focus on resolving outstanding disputes, easing certification and verification burdens, improving the competitive environment among manufacturers under Section 232, and strengthening trilateral cooperation on economic security and critical minerals. In response, Korean firms should pursue a strategy centered on expanding U.S. production while leveraging Canada (as a base for batteries and critical minerals) and Mexico (as a supplementary production base), and should enhance their origin management systems to prepare for intensified post origin verification. The government should strengthen support for SMEs and mid-sized firms and proactively advance research on "Korea-tailored" ROOs that reflect the transition toward electrification and software-defined vehicles (SDVs).

---

<책임>

김민성

이화여자대학교 통계학 학사

이화여자대학교 국제대학원 국제학 석사

대외경제정책연구원 무역통상안보실 무역투자정책팀 전문연구원

(現, E-mail: mskim411@kiep.go.kr)

저서 및 논문

『기후클럽 형성에 대한 통상정책적 대응방안 연구』(공저, 2023)

『한국형 그린경제협정 로드맵 연구』(공저, 2024) 외

---

<공동>

정민철

서울시립대학교 경제학 석사 및 박사과정 수료

대외경제정책연구원 무역통상안보실 무역투자정책팀 전문연구원

(現, E-mail: mcchung@kiep.go.kr)

저서 및 논문

『무역이 국내 노동 재배치에 미친 영향과 정책 시사점』(공저, 2024)

『공급망 분절화의 경제적 영향 분석방법론 연구: 핵심광물에 대한 적용』(공저, 2025) 외

# KIEP 연구자료 발간자료 목록

## ■ 2025년

- 25-01 아세안 주요국 여성 기업의 디지털 친숙도에 기반한 생산성 보완 연구 / 김제국·신민규·신민이
- 25-02 중국의 핵심광물 공급망 강화 전략과 시사점 / 김주혜·양병섭
- 25-03 북유럽 및 발트 3국의 탈러시아 경제 정책 성과 및 전망 / 이철원·임유진·김초롱
- 25-04 주요국의 기후기술 스타트업 육성 및 해외진출 지원 전략과 시사점 / 김은미·김소은
- 25-05 중국과 GCC의 에너지 협력 현황 및 시사점 / 김영선·유광호
- 25-06 유럽의 첨단산업 지원 현황과 정책 시사점 / 이현진·임유진
- 25-07 일본 기업의 대중남미 진출 사례와 시사점 / 홍성우·김승현
- 25-08 일본의 노동력 부족 대응 전략과 시사점 / 정성춘·이정은
- 25-09 AI시대의 디지털 통상규범 연구 / 강민지
- 25-10 Strategic Collaboration of Defense Industry between India and South Korea: Towards a Matured Economic Partnership / Choong Yong Ahn·Jagannath Panda
- 25-11 경제안보 관점에서 본 日·中의 글로벌 사우스 전략과 시사점 / 허재철
- 25-12 개도국의 공급망실사 대응과제와 국제협력에 대한 시사점 / 김정곤·나승권
- 25-13 브라질의 통상다변화 전략과 시사점: 유럽과 협력을 중심으로 / 박미숙·손은아
- 25-14 크루즈 산업 협력을 통한 동북아시아 다자협력 방안 연구 / 이정균·김법환·장하이쉬
- 25-15 지속가능한 소비친 AI 확보전략을 위한 정책연구 / 안준모·정지은·김지현
- 25-16 유럽 방위산업 강화 전략과 한-EU 협력 방안 / 오태현
- 25-17 한국기업의 중동부유럽 진출 성과와 과제 / 이철원·나수엽·임유진
- 25-18 USMCA 자동차 원산지 규정의 이행 현황과 시사점 / 김민성·정민철

■ 2024년

- 24-01 핵심광물협정의 주요 내용과 정책 시사점 / 오수현
- 24-02 주요국의 사이버안보 정책과 한국에 대한 시사점 / 엄준현·이보람
- 24-03 인도적 지원이 개발도상국 경제성장에 미치는 영향 분석: 2015년 네팔 지진을 중심으로 / 정원혁·이예림
- 24-04 중국 첨단 반도체 혁신 역량 분석 연구: 고대역 메모리 및 3세대 반도체를 중심으로 / 백서인·자오야리
- 24-05 홍해 위기가 우리 경제에 미친 영향과 물류 회랑 다변화예의 시사점 / 강문수·이지은

■ 2023년

- 24-06 주요 선진국 과학기술분야 규제 혁신 전략 분석 연구 / 최용찬·허경무
  
- 23-01 외국인 직접투자가 베트남의 성별 임금 격차에 미치는 영향과 시사점 / 김제국
- 23-02 클라우드 서비스 해외투자 동향과 국내 규제 분석 / 이규엽·엄준현
- 23-03 동지중해 천연가스 개발 현황과 한국의 협력 방안 / 유광호·이지은
  
- 23-04 동남아 대양주 유권자들의 보호무역주의 성향 연구와 시사점: 필리핀, 태국, 호주, 뉴질랜드를 중심으로 / 김남석
- 23-05 WTO 서비스 국내규제 규범의 분석과 시사점 / 김준동·고준성·강준구
- 23-06 디지털 정책과 규제 변화 분석: Digital Policy Alert 통계를 중심으로 / 김지현
- 23-07 국내 전략산업 투자유치 인센티브 개편 방향 / 김준동·이성봉·김혁황
- 23-08 중국 태양광·BESS 산업의 글로벌 시장 독점화와 주요국 대응 / 김주혜
- 23-09 중국 하이난(海南) 자유무역항의 무역·투자자유화 성과와 시사점 / 김홍원·이한나
- 23-10 동티모르의 아세안 가입 지원 및 개발협력 확대 방안 / 정재완·이재호
- 23-11 산업보조금의 글로벌 확산 현황과 시사점 / 금혜윤
- 23-12 중국 전기차 배터리 기업의 해외 진출 사례 연구 및 시사점 / 최재희

## KIEP 발간자료회원제 안내

- 본 연구원에서는 본원의 연구성과에 관심 있는 전문가, 기업 및 일반에 보다 개방적이고 효율적으로 연구 내용을 전달하기 위하여 「발간자료회원제」를 실시하고 있습니다.
- 발간자료회원으로 가입하시면 본 연구원에서 발간하는 모든 보고서를 대폭 할인된 가격으로 신속하게 구입하실 수 있습니다.
- 회원 종류 및 연회비

회원종류	배포자료	연간회비		
		기관회원	개인회원	연구자회원*
S	외부배포 발간물 일체	30만원	20만원	10만원
		8만원		4만원
A	East Asian Economic Review	8만원		4만원

\* 연구자 회원: 교수, 연구원, 학생, 전문가풀 회원

- 가입방법  
홈페이지, 우편, FAX를 이용하여 가입신청서 송부(수시접수)  
30147 세종특별자치시 시청대로 370 세종국책연구단지 경제정책동  
대외경제정책연구원 연구조정실 학술정보팀  
연회비 납부 문의전화: 044) 414-1179 / FAX: 044) 414-1144  
E-mail: kieppub@kiep.go.kr

- 회원특전 및 유효기간
  - S기관회원의 특전: 본 연구원 해외사무소(美 KEI) 발간자료 등 제공
  - 자료가 출판되는 즉시 우편으로 회원에게 보급됩니다.
  - 모든 회원은 회원가입기간에 가격인상과 관계없이 신청하신 종류의 자료를 받아보실 수 있습니다.
  - 본 연구원이 주최하는 국제세미나 및 정책토론회에 무료로 참여하실 수 있습니다.
  - 연회원기간은 가입일로부터 다음해 가입월까지입니다.

## KIEP 발간자료회원제 가입신청서

기관명 (성명)	(한글)	(한문)
	(영문: 약호 포함)	
대표자		
발간물 수령주소	우편번호	
담당자 연락처	전화 FAX	E-mail :
회원소개 (간략히)		
사업자 등록번호	종목	

회원분류 (해당란에 ✓ 표시를 하여 주십시오)

기 관 회 원 <input type="checkbox"/> 개 인 회 원 <input type="checkbox"/> 연 구 자 회 원 <input type="checkbox"/>	S 발간물일체	A 계간지

\* 회원번호

\* 갱신통보사항

(\* 는 기재하지 마십시오)

특기사항



## USMCA Automotive Rules of Origin: Implementation Status and Implications

Min-Sung Kim and Minchirl Chung

본 연구에서는 USMCA 발효 6년 차에 접어들고 2026년 USMCA 공동 검토를 앞둔 시점에서 이행에 초점을 맞추어 자동차 원산지 규정 및 분쟁, 연계 조항의 주요 내용과 운영 현황을 점검한다. 또한 USMCA 발효 전후 북미 자동차 시장·공급망·교역과 한국의 대미 무역·투자 변화를 분석하고, 원산지 규정의 이행 현황과 핵심 쟁점을 도출한다. 이를 바탕으로 공동 검토에 대한 전망과 정책적 시사점을 제시한다.

