

FTA 신통상 정책 동향과 원산지 이슈 분석



한국원산지정보원
Korea Institute of Origin Information

연 구 진

<연구주관> 한국원산지정보원

<연구책임자>

책임연구원 권 민 경

<참여연구자>

연 구 원 김 민 준

연 구 원 박 현 혁

연 구 원 김 혜 량



1 연구 배경 및 목적

- 우리나라는 세계에서 가장 활발히 FTA를 활용하는 국가 중 하나로, 미국발 ‘보호무역주의 확산’ 등 변화하는 통상환경 속에서, 선제적 FTA 체결을 통해 지속적인 관세 철폐와 무역 자유화를 확대 및 강화 중
- 트럼프 2기 행정부는 ‘미국 우선 무역정책(America First Trade Policy)’ 슬로건 아래 출범 이후 전 세계를 대상으로 기존 관세 체계에 추가로 더해지는 관세를 부과(Tariff Stacking)하며, 보호주의 무역 기조를 강화
 - 무역확장법 제232조에 따른 자동차·자동차 부품, 철강·알루미늄 및 파생상품, 반제품 구리 및 파생상품, 목재 및 파생상품 등에 대한 품목 관세, 국제긴급경제권한법(IEEPA)에 따른 상호관세 등의 관세 조치가 시행됨

美 트럼프 2기 행정부 관세 조치(요약)

구분	국가별 관세(상호관세)		품목별 관세
	보편적 기본관세	국가별 추가 관세	
정의	모든 수입 물품에 대한 관세	무역 불균형 조정 관세	자국 산업 보호를 위한 관세
대상	전 세계	對미 무역 흑자국 (한국 포함)	특정 품목 (자동차, 철강, 알루미늄, 구리, 목재 등)
근거	국제긴급경제권한법(IEEPA)		무역확장법 제232조(국가안보)

- (美 관세 조치) 미국은 대통령 포고령(Proclamations)과 행정명령(Executive Orders) 등을 통해 수입 물품에 대한 품목별, 국가별 관세를 추가로 부과
- (비특혜 원산지) 미국은 자체적인 ‘비특혜 원산지 기준’ (Non-preferential Rule of Origin)에 따라 수입 물품의 ‘실질적 변형’ (Substantial Transformation) 여부를 중심으로 원산지를 판정하고 있어, FTA 활용을 위한 특혜 원산지 기준에 익숙한 우리 기업에 수출 애로가 발생함



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

특혜 원산지와 비특혜 원산지

구분	목적	원산지 판정 기준	비고
특혜 원산지 (FTA)	FTA 활용을 통한 관세 감면 또는 면제	FTA 원산지 기준	FTA 원산지증명
비특혜 원산지 (트럼프 2기)	상품 차별화를 통한 생산·소비자 보호	실질적 변형 기준	원산지표시
	무역구제조치(덤핑관세, 상계관세 등) 정책 목적(301조 적용, 정부조달 물품 등)	(Substantial Transformation)	일반 원산지증명

- 특히, 미국 관세 조치는 수출국이 아닌 물품의 ‘원산지’ (Country of Origin)를 기준으로 관세를 부과하고 있기에, 수출 물품의 원산지 판정이 매우 중요함

□ 또한 USMCA 재협상과 EU의 탄소국경조정제도(CBAM) 적용이 예정됨에 따라 통상환경의 불확실성이 고조되고 있는 상황에서 우리나라 수출기업의 수출 리스크 감소를 위해 新통상 정책에 대한 정보 제공이 필수적으로 요구되고 있음

□ 따라서, 본 과제는 주요 수출 상대국의 통상정책 동향과 원산지 관련 이슈를 포괄적으로 분석한 정보를 제공하여 기업의 수출전략 수립을 지원하고자 함

- 다만, 올해는 미국 관세정책 급변에 따른 불확실성 고조에 따라 우리 수출기업 지원의 필요성이 높아, ‘미국’ 중심의 연구를 우선 진행함
- (① 신통상 정책 동향 정보제공) 급변하는 통상환경에 대한 모니터링을 수행하여 품목별, 국가별 관세의 부과 현황을 홈페이지에 게시하고, 무역원산지리포트 및 FTA 브리프 등의 형태로 주요 이슈에 대한 분석정보를 제공
 - (발간물) 기업의 원산지 판정 실무에 직접적인 활용이 가능한 CBP 원산지 사전심사 제도 활용 가이드를 발간 및 배포
 - (설명회) 대한무역투자진흥공사(KOTRA), 상공회의소, 관세청&세관, 지방자치단체 등 유관기관과의 설명회 개최를 통해 기업 대상 교육 및 컨설팅 수행
- (② 원산지 이슈 분석) USMCA 개정 동향 및 원산지 분쟁 관련 연구를 통해 관세 불확실성 대응에 필요한 중장기 통상전략 기초 연구 수행



2 연구 내용

① 신통상 정책 동향 모니터링 및 정보제공

- [新 통상 정보제공] 미국 관세부와 동향 모니터링
 - (온·오프라인) ①종합현황 및 타임라인, ②무역원산지리포트, ③FTA 브리프 등의 다양한 형태로 트럼프 2기 행정부 관세 조치를 정리 및 요약하여 기업에 제공
- [비특혜 원산지] 美 CBP 원산지 사전심사 제도 활용 가이드 발간
 - (온·오프라인) e-Ruling 가이드 발간을 통해 기업의 비특혜 원산지 판정 실무를 지원하고, 동영상 등을 통한 상세한 신청 절차로 CBP 판정 접근성 향상을 도모
- [관세 대응 지원] 유관기관과의 협업을 통한 원산지 특화 대응 지원
 - 비특혜 원산지 기준 및 판정사례를 중심으로 ①설명회 및 간담회 참석을 통한 기업 대상 교육 및 컨설팅 수행과 ②협의회를 통한 원산지 관련 정책 자문

② 원산지 이슈 분석

- [통상정책 수립 지원] 중장기 통상 로드맵 설계를 위한 주요국 동향 분석
 - (USMCA) 트럼프 행정부 1기와 2기의 개정 동향 비교 및 원산지 분쟁사례 등

① 신통상 정책 동향 모니터링 및 정보제공

- [新 통상 정보제공] 미국 관세부와 동향 모니터링
 - (종합현황 및 타임라인) 美 관세 조치를 시간순으로 정리 및 요약하여, 기업 대상 가독성 향상과 제공정보의 정확성을 제고
 - (무역원산지리포트) ‘환경규제’와 ‘보호무역주의 확산’ 등 新 통상 원산지 이슈를 중심으로 한 전문정보 제공
 - (FTA 브리프) 美 관세 정책추진 근거와 부과 현황, 관세 대응 체크리스트 등 기업의 수출전략 수립 지원을 위한 심층 분석정보 제공



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

[新통상 정보제공] 관세부와 동향 모니터링 정보제공 형태

종합현황 및 타임라인	무역원산지리포트	FTA 브리프

- [비특혜 원산지] 美 CBP 원산지 사전심사 제도 활용 가이드 발간
 - (e-Ruling) 수출 물품에 대한 기업의 원산지 판정지원을 위해 원산지 사전심사 제도 활용 가이드를 제공
 - CBP 원산지 사전심사 신청 단계별 상세 가이드 제공을 통해 기업 원산지 판정 실무에 직접적으로 활용이 가능한 정보를 제공
- [관세 대응 지원] 유관기관과의 협업을 통한 원산지 특화 대응 지원
 - (설명회 및 간담회) 기획재정부, 관세청&세관, 무역협회, KOTRA, 지방자치단체 등 유관기관과의 협업을 통해 비특혜 원산지를 중심의 기업 대상 교육 및 컨설팅 수행
 - (협의회 구축) 美 통상정책 관련 ‘관세 대응 119 플러스’와 같은 유관기관 협의회를 구축하여 수출기업의 관세 대응에 필요한 원산지 관련 정책 자문

② 원산지 이슈 분석

- [정책 지원] 중장기 통상전략 수립 지원을 위한 주요국 원산지 이슈 분석
 - (USMCA 개정 동향) 트럼프 2기 행정부 출범과 미국 우선 무역정책(AFTP) 등 미국發 보호무역주의가 USMCA 개정에 미치는 영향을 분석하여, 우리나라 중장기 통상 로드맵 설계에 필요한 정책 기초 인프라를 구축
 - USMCA 개정에 대한 미국을 비롯한 북미 3국의 동향을 선제적으로 수집하여 우리나라 중장기 통상정책 수립에 필요한 기초 연구 결과 도출
 - (USMCA 원산지 분쟁) 주요 산업인 자동차 산업을 중심으로 부품 단계에서 완성차까지의 단계까지의 부가가치(RVC) 계산에 대한 원산지 분쟁 사례 연구
 - (미국측) 부품 RVC와 완성차 RVC를 분리 및 이원화하여 롤업(Roll-up)을 불인정
 - (멕시코&캐나다측) 완성차 제조공정의 단일 및 연속성 전제 롤업(Roll-up)을 주장



3 연구 결과

① 신통상 정책 동향 모니터링 및 정보제공

- [新 통상 정보제공] 미국 관세부와 동향 모니터링
 - (종합현황 및 타임라인) 美 관세 동향 중심 정보제공 현행화(상시 제공, 총 10회)
 - (무역원산지리포트) 환경규제와 보호무역주의 중심의 전문정보 제공(6회)
 - (FTA 브리프) 시의성 있는 통상 이슈 중심의 심층 정보제공(3회)
- [비특혜 원산지] 美 CBP 원산지 사전심사 제도 활용 가이드 발간
 - (e-Ruling 가이드북) 기업 원산지 판정지원을 위한 가이드 제공(동영상 포함)
- [관세 대응 지원] 유관기관과의 협업을 통한 원산지 특화 대응 지원
 - (설명회 및 간담회) 기업 대상 교육 및 컨설팅 수행(총 22회)
 - (유관기관 협의체) ‘관세 대응 119 플러스’ 통한 원산지 특화 자문 지원

② 원산지 이슈 분석

- [중장기 통상정책 인프라] USMCA 개정 동향 및 원산지 분쟁사례 연구 수행
 - 美 관세 조치 대응을 넘어 우리나라 FTA 활용과 연계된 중장기 통상전략 수립을 위한 기초 연구 수행

① 신통상 정책 동향 모니터링 및 정보제공

1-1. [新 통상 정보 제공] 관세부와 동향 모니터링

① 종합현황 및 타임라인

- 美 관세 조치를 중심으로 급변하는 통상환경에 대한 모니터링을 통해, 원산지에 따른 품목별, 국가별 관세부와 현황을 상시 제공
 - 무역확장법 제232조 기반 품목 관세부와 및 IEEPA 기반 상호관세 부과 등 정책 동향을 중심으로 종합적 현황을 시간순으로 정리 및 요약하여 상시 제공

[新 통상 정보제공] 관세부와 동향 모니터링 업데이트 내역

□ 품목별, 국가별 관세 조치에 따라 급변하는 통상환경을 종합적으로 작성하여, 기업의 가독성 확보 및 이해도 제고를 실현

– 6 –



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

종합현황 및 타임라인 구성

구분	<div> <div>설명 및 예시</div> <div>가장 복잡한 형태인 철강·알루미늄 파생상품의 부과 구조를 예시로 설명</div> <div>시대를 통한 관세부과 구조 이해하기</div> <div> <div><철강·알루미늄 파생상품 관세></div> <ul style="list-style-type: none"> 해당 관세는 '무역확장법' 제232조 품목별 관세에 EEPA 국가별 관세가 더해지면서, 관세 구조가 이중화돼 가장 복잡한 형태로 적용 중 <ul style="list-style-type: none"> → (구조) 기존 관세 체계에 ① 제232조 품목별 관세와 ② EEPA 상호관세가 더해지는 구조 → (예시) 냉간고는 철강 파생상품 대상에 이어 알루미늄 파생상품 대상으로 확대된 품목(D8.18) ① 제232조 철강·알루미늄-구리 파생상품 = 해당 가치에 대한 관세 50% ② EEPA 국가별 관세 = (한국산) 비합법 가치에 대한 상호관세 15% ∴ 총 관세 = ①+② + 기존 관세(MFN or FTA 등) <div>② 원산지(국가)별 파생상품 관세의 차등 부과</div> </div> </div>																																														
관세부과 구조																																															
상호관세 현황	<div>69개 경제주체에 대한 미국의 상호관세 부과 현황을 제공</div> <div>국가별 상호관세 발표 현황</div> <table> <tr> <th rowspan="2">순위</th><th rowspan="2">국가</th><th colspan="2">관세율(%)</th></tr> <tr> <th>종근</th><th>현행</th></tr> <tr><td>1</td><td>아프가니스탄</td><td>10</td><td>15</td></tr> <tr><td>2</td><td>알제리</td><td>30</td><td>30</td></tr> <tr><td>3</td><td>알골라</td><td>32</td><td>15</td></tr> <tr><td>4</td><td>방글라데시</td><td>35</td><td>20</td></tr> <tr><td>5</td><td>볼리비아</td><td>10</td><td>15</td></tr> <tr><td>6</td><td>보스니아 헤르체고비나</td><td>30</td><td>30</td></tr> <tr><td>7</td><td>보츠와나</td><td>32</td><td>15</td></tr> <tr><td>8</td><td>브라질</td><td>50</td><td>10</td></tr> <tr><td>9</td><td>브루나이</td><td>25</td><td>25</td></tr> <tr><td>10</td><td>캄보디아</td><td>36</td><td>19</td></tr> </table>	순위	국가	관세율(%)		종근	현행	1	아프가니스탄	10	15	2	알제리	30	30	3	알골라	32	15	4	방글라데시	35	20	5	볼리비아	10	15	6	보스니아 헤르체고비나	30	30	7	보츠와나	32	15	8	브라질	50	10	9	브루나이	25	25	10	캄보디아	36	19
순위	국가			관세율(%)																																											
		종근	현행																																												
1	아프가니스탄	10	15																																												
2	알제리	30	30																																												
3	알골라	32	15																																												
4	방글라데시	35	20																																												
5	볼리비아	10	15																																												
6	보스니아 헤르체고비나	30	30																																												
7	보츠와나	32	15																																												
8	브라질	50	10																																												
9	브루나이	25	25																																												
10	캄보디아	36	19																																												

| 美 관세 조치 개요 설명 | 트럼프 2기 행정부 추가 관세 개요 1. '트럼프 관세' 개요 - 배경 - 지속적인 무역적자로 인한 국가 경제 안보의 위협 해소 - 목적 - 무역적자 시정, 중국산 무역 수출 차단, 해외 투자 유치 촉진, 미국 제조 산업 보호를 통한 미국 중심 보호주의 통상질서 확립 - 추가 관세 종류 - '무역확장법' 제232조에 따른 품목별 관세, '국제비상경제권법'(IEEPA)에 따른 국가별 관세 |



KIOI

Korea Institute of International Law & Commerce

종합현황 및 타임라인 구성

구분	설명 및 예시
최신 조치 주요 내용	<p>최신 美 관세 조치의 내용을 정리 및 요약</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 최신 조치 주요내용 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 국가별 상호관세 발표(행정명령 14326호, CBP 지침 CSMS #65829726_108.07) - 총 69개 경제주체 대상 국가별 관세부과(부속서 1, 한국, 일본, EU 등 포함) - 부속서 1에 명시되지 않은 국가는 행정명령 14257호에 따른 10% 관세부과 - (MFN) 對EU 관세만 명시(15%, MFN 포함) ✓ 자동차 부품 관세 상해 지침 발표(CBP CSMS #6668412E, 10.31) - (수입자 신청) 상무부의 수입 조절 상해 혜택을 부여받은 수입자만 신청 가능 - (제232조) 무역확장법 제232조에 따라 관세가 부과된 부분만 상해가능 ✓ 한·미 무역협상 결과 발표(백악관 팩트시트, 11.13) - (자동차부품) EU, 일본과 동일한 수준인 15%로 합의(MFN 포함), 향후 15% 적용 - (의약품) 15% 이하로 적용 - (반도체) 경쟁국인 대만 대비 불리하지 않은 수준으로 적용
품목별 관세부과 근거	<p>자동차, 철강, 알루미늄, 구리, 목재 등 품목별 관세부과의 근거 규정 정리</p> <p>2. 제232조 품목별 추가 관세 부과 규정 및 적용</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 자동차-자동차 부품: 대통령령 제10925에 따른 품목 <ul style="list-style-type: none"> - (자동차) CBP 지침 CSMS #654824801_104.02 - (자동차 부품) CBP 지침 CSMS #654916652_105.01 - (USMCA) CBP 지침 CSMS #655649652_107.18
IEEPA 상호관세 추가 여부	<p>품목별 관세와 국가별 관세 중복 여부 종합 검토</p> <p>3. IEEPA에 따른 상호관세 추가 여부</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 무역확장법 제232조에 따른 자동차-자동차 부품 관세부과 시 <ul style="list-style-type: none"> - 동 법(제232조)에 따른 철강 가치에 대한 할당 관세와 상호관세는 모두 제외 - 동 법(제232조)에 따른 알루미늄 가치에 대한 할당 관세와 상호관세는 모두 제외 - 동 법(제232조)에 따른 구리 가치에 대한 할당 관세와 상호관세는 모두 제외 ● 무역확장법 제232조에 따른 철강-알루미늄 관세부과 시 <ul style="list-style-type: none"> - 철강과 알루미늄은 할당 가치에 따른 중복부과 가능하며, 상호관세는 제외 - 단, 파생상품의 경우 비할당 가치에 대한 상호관세 부과 ● 무역확장법 제232조에 따른 반도체 구리 및 파생상품 관세부과 시 <ul style="list-style-type: none"> - 할당 가치에 따른 품목관세 부과 및 비할당 가치에 대한 상호관세 부과 ● 무역확장법 제232조에 따른 목재 및 파생상품 관세부과 시 <ul style="list-style-type: none"> - 연목, 실내 장식 기구, 주방 캐비닛과 세면대 등 대상 품목은 상호관세 제외 - 그 외 목재 및 파생상품은 상호관세 부과



KIOI

Korea Institute of International Law & Commerce

종합현황 및 타임라인 구성

구분	설명 및 예시
對중국 상호관세 현황	미-중 무역 협상 모니터링 및 결과 요약 <ul style="list-style-type: none"> ● 對중국 상호관세 현황 <ul style="list-style-type: none"> - 행정명령 제1429호(2016.12)에 따라 국가별 30%+24% 무제한(+10% 미인 관세 20% 부과) - 행정명령 제14334호(2016.11)에 따라 11월 10일까지 행정 제지(총 54% 중, 24% 무제한) - 행정명령 제14357호(11.04)에 따라 행정 제지 관세 10%로 인하 - 행정명령 제14358호(11.04)에 따라 관세 인상(+24%) 중단, 기본관세 10%만 부과
美 관세 조치 관련 시사점	IEEPA 상호관세 변동 가능성 검토 <div> <div>1. 트럼프 행정부 시사점</div> <div> <ul style="list-style-type: none"> ● IEEPA에 따른 추가 관세 변동 가능성 <ul style="list-style-type: none"> - 미국 헌법상 대외관세 권한은 대통령에게 있으므로 유권 소송 진행 중 - 8월 29일, 즉 연방순회법소법원은 IEEPA에 근거한 관세정책은 위법하다고 판결함 - 10월 13일까지 기존 조치의 효력 유지, 트럼프 행정부 대법원 상고 시사 - 11월 5일, 즉 연방대법원에 IEEPA에 근거한 관세의 합법성에 대한 구두 변론 진행 - 즉, 연방대법원이 공식 판결 선고일은 확정되지 않고 있으며, 트럼프 행정부는 IEEPA를 대체할 법적 근거를 검토하고 있음 ● 행정명령 제14326호 (07.21)의 제6조 <ul style="list-style-type: none"> - IEEPA에 따른 관세부과 권한 소송 패소 시의 대체책으로 눈여겨봄 - (신설 조항) Sec. 6. Severability(분리 가능성) <div> <p>(참고) If any provision of this order, or the application of any provision of this order to any individual or circumstance, is held to be invalid, the remainder of this order and the application of its provisions to any other individuals or circumstances shall not be affected.</p> </div> </div> </div>
美 관세 조치 소단계 모니터링 수행	美 관세 조치 소단계 모니터링 수행 <div> <div>트럼프 행정부-미국 관세부과 현황 일지</div> <div> <div>1월</div> <div> <ul style="list-style-type: none"> ● 관세 부과 <ul style="list-style-type: none"> - 1월 1일부터 멕시코, 캐나다 대상 25% 관세 부과 - 중국에 대한 관세부과 방안 검토 완료 </div> </div> </div>
관세부과 현황 타임라인	<div> <div>11월</div> <div> <div>4월</div> <div> <ul style="list-style-type: none"> - 행정명령 제14357호, 11월 10일 적용 - 행정명령 제14358호, 11월 10일 적용 </div> </div> </div> <div> <div>13월</div> <div> <ul style="list-style-type: none"> - 한-미 무역협상 결과 발표(백악관 팩트시트) <ul style="list-style-type: none"> ① 자동차자동차 부품: 15%(MFN 포함), EU 및 일본과 동등 수준 ② 의약품: 15% 이하로 적용 ③ 항공기부품, 체내적 의약품, 미국내 비생산 천연자원: 0% ④ 반도체: 경쟁국인 대만 대비 불리하지 않은 수준으로 적용 </div> </div> <div> <div>14월</div> <div> <ul style="list-style-type: none"> - 특정 농산물에 대한 상호관세 면제 조치 - 기타 김치류(에트로그), 열대 과일, 콩고유 대추야자 가지와 베이커리, 아시아, 오렌지, 자몽 등 특정 농산물에 대한 상호관세 면제 </div> </div>



KIOI


Korea Institute of International and Oceanic Law

② 무역원산지리포트(총 6회 기고)

□ 우리 기업을 위한 무역원산지 분야 전문 간행물인 해당 정보지에 ‘환경규제’와 ‘보호무역주의 확산’을 주제로 **新 통상 전문정보 제공(6건)**

- [FTA ANALYSIS] 1분기부터 3분기까지 환경규제와 미국發 보호무역주의를 중심으로 **新 통상 특화 원산지 전문정보 제공**

[무역원산지리포트] 환경규제와 보호무역주의 중심의 전문정보 제공 내역

구분	분기	제목
1회	1분기	 <p>APEC Green Customs for MSMEs Workshop (환경규제와 세관의 역할을 중심)</p>
2회	2분기	<p>한국원산지정보원과 함께하는 미국 통상정책 및 원산지 대응 (미국 CBP 비특혜 원산지 판정 정보제공 중심)</p>
3회		<p>신통상 환경속 수입 규제 현황과 기업의 대응 전략 실태 (기업의 애로와 대응을 중심)</p>
4회		<p>트럼프 2기 관세부과 종합현황 및 타임라인</p>
5회	3분기	<p>2025년 미국의 최신 관세부과 현황</p>
6회		<p>미국 관세정책 대전환 시대, 수출기업의 원산지 인식과 관리 역량 진단</p>

[FTA ANALYSIS] 1분기 기고문





KIOI

Korea Institute of Outer Information

- (2분기) 원산지정보원과 함께하는 미국 통상정책 및 원산지 대응(CBP 판정 중심)

[FTA ANALYSIS] 2분기 기고문



- 미국이 고가 자국의 품목 및 관세 장벽 철폐를 위한 "원산지" 중요성 확대
- 미국 비특혜원산지 판정 및 인증을 위해 필수 정보 제공
- CBP 심사 사례를 통해 자사 제품의 원산지 쿼리스트를 사전 점검하거나 사명사 신청 시 참고 자료로 활용할 수 있도록 지원

1. 들어가며

2025년 미국의 대통령 재선으로 출범한 제47기 행정부는 "미국 우선주의(America First)"를 가장 전면에 내세우며, 통상 정책 전반에 걸쳐 급격한 변화를 추진하고 있다. 특히, 특정 국가에의 무역적자 해소, 자국 산업 보호, 국가 안보 등을 명분으로 관세 조치 강화 및 무역 협정 재검토 등의 움직임이 본격화되고 있는 추세이다.

이에 따라 한국원산지정보원은 2025년 신출발 규격임을 선언하고 미국 비특혜원산지

자료: 한국원산지정보원 제공



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

- (2분기) 신통상 환경속 수입규제 현황과 기업 대응전략 실태(기업 애로, 대응 중심)

[FTA ANALYSIS] 2분기 기고문



1. 조사 배경

최근 글로벌 통상 환경은 보호무역주의의 확산과 함께 WTO 체제하에 전통적 수입규제 뿐만 아니라 새로운 형태의 관세 및 비관세 조치가 급증하고 있다. 특히 2018년 2기 출범 이후 미국·중국 등 주요 교역국지 통상정책의 급변함에 따라, 우리 수출기업들은 다양한 수입규제에 직면하고 있으며, 이에 대한 체계적인 실태 파악과 대응 전략 수립의 필요성이 대두하고 있다. 한국통상지정보평론' 연하원 통상 환경 속에서 우리 기업들이 실제로 겪는 애로 사항을 파악하고, 효과적인 대응 방안을 모색하기 위해 일련조사를 기획하였다.



통상정책연구실 연구보고서 제100호

[FTA ANALYSIS] 2분기 기고문





KIOI

Korea Institute of International Law & Economics

- (3분기) 2025년 미국의 최신 관세부와 현황

[FTA ANALYSIS] 3분기 기고문



2025년 미국의 최신 관세부와 현황표*

구분	품목명	2025년 1월 1일부터		2025년 7월 1일부터		비고	2025년 10월 1일부터		
		관세율	관세율	관세율	관세율		관세율	관세율	관세율
2025년 1월 1일부터	1000	0%	0%	0%	0%	미국산 농산물에 대한 관세율	0%	0%	
	1001	0%	0%	0%	0%		0%	0%	
	1002	0%	0%	0%	0%		0%	0%	
	1003	0%	0%	0%	0%		0%	0%	
2025년 7월 1일부터	1004	0%	0%	0%	0%	미국산 농산물에 대한 관세율	0%	0%	
	1005	0%	0%	0%	0%		0%	0%	
	1006	0%	0%	0%	0%		0%	0%	
	1007	0%	0%	0%	0%		0%	0%	
2025년 10월 1일부터	1008	0%	0%	0%	0%	미국산 농산물에 대한 관세율	0%	0%	
	1009	0%	0%	0%	0%		0%	0%	
	1010	0%	0%	0%	0%		0%	0%	
	1011	0%	0%	0%	0%		0%	0%	

* 본 표는 2025년 1월 1일부터 2025년 10월 1일까지의 관세율 변화를 나타내며, 2025년 10월 1일부터는 2025년 10월 1일부터의 관세율 변화를 나타냅니다.

본 표는 2025년 1월 1일부터 2025년 10월 1일까지의 관세율 변화를 나타내며, 2025년 10월 1일부터는 2025년 10월 1일부터의 관세율 변화를 나타냅니다.

본 표는 2025년 1월 1일부터 2025년 10월 1일까지의 관세율 변화를 나타내며, 2025년 10월 1일부터는 2025년 10월 1일부터의 관세율 변화를 나타냅니다.



KIOI

Korea Institute of International & Trade Law

- (3분기) 미국 관세정책 대전환 시대, 수출기업의 원산지 인식과 관리 역량 진단

[FTA ANALYSIS] 3분기 기고문



1. 들어가며

2020년 미국의 관세정책은 전혀 다른 변곡점을 맞이하고 있다. 트럼프 행정부 2기 출범과 함께 중국을 비롯한 주요 교역국에 대한 관세 부과가 전방위적으로 확대되면서, 미국의 관세수입이 급격히 증가하고 있다. 특히 이러한 관세 부과가 원산지를 기준으로 이루어지고 있어, 원산지 기준에 대한 정확한 이해와 체계적 대응이 그 어느 때보다 중요한 업무 아젠다로 부상했다.

본고는 최근 미국의 관세수입 변화 동향과 시장 다급요인을 분석하고, FTA 활용 수출기업 60% 이상을 대상으로 실시한 설문조사 결과를 바탕으로 우리 기업의 현황과 향후 대응 과제를 진단해보고자 한다.

FTA ANALYSIS 3분기 기고문



KIOI

Korea Institute of Original Information

③ FTA 브리프

□ 시의성 있는 통상 이슈를 중심으로 기업 실무 지원을 위한 심층 정보제공

- [FTA BRIFF] 美 관세 정책추진의 근거와 부과 현황, 수출기업의 원산지 대응 체크리스트 및 원산지 판정지원 안내 등 실무적으로 활용이 가능한 다양한 심층 정보를 제공

- (BRIFF 3호) 미국 통상정책과 원산지 대응

[FTA BRIFF] 3호 기고문

한국원산지정보원과 함께하는 미국 통상 정책 및 원산지 대응

- 원산지 및 무역 관련 최신 정책추진 동향 소개 및 연구자료
- 미국 관세청의 원산지 판정 기준과 판정 방법 안내
- CTR 및 기타 무역 관련 자료 제공 및 원산지 판정 지원

[본, 제정된 한국원산지정보원 정책연구팀 연구자료]



1. 들어가며



2025년 트럼프 대통령 재선으로 출범한 제2기 행정부는 '미국 우선주의(America first)'를 제1차 관건에 내세우며, 통상 정책 전반에 걸쳐 급격한 변화를 추진하고 있다. 특히, 특정 국가와의 무역원장 해소, 자국 산업 보호, 국가 안보 등을 명분으로 관세 조치 강화 및 무역 협상 재협박 등 역동적 움직임이 본격화되고 있는 추세이다.

이에 따라 한국원산지정보원(이하 우리 원)은 2025년 통상 정책연구팀을 신설하고 미국 비특혜원산지 판정 기준, CTR 사전심사 가이드 작성, 관세청 관련 이슈 등을 다각적인 연구 사업을 전개하고 있다. 본 고에서는 2025년 상반기 동안 추진된 주요 성과를 중심으로 우리 원의 활동 내용을 소개하고자 한다.

■ 2025년 상반기 KIOI 미국 통상 정책 및 비특혜원산지 대응 주요 성과

구분	주요성과
1	미국 비특혜원산지 판정 대응 사례집 발간
2	미국 CTR 사전심사 제도 활용 가이드북 및 통관성 계약 검토
3	통 관세청과 한미 무역 협회 및 기업 지원 설명회 개최

[FTA BRIFF] 5호 기고문

Copyright © 2004 John Wiley & Sons, Ltd.

따라서 본 조는 「조세특례제한법」 제 40조 제1항을 통해 일괄적으로 정정하고, 전산입력
으로 이원식집을 통해 관세청으로부터 수입세액의 집합이 완성을 할수있게 하기 위하여
수출관세 수입액, 수입관세 수입액에 대하여

[illegible]



KIOI

Korea Institute of International Trade & Commerce

- (BRIFF 6호) ‘트럼프 관세’ 현황과 수출기업 대응 체크리스트

[FTA BRIFF] 6호 기고문

‘트럼프 관세’현황과 수출기업 대응 체크리스트



(외국인투자포럼, “글로벌경제동향” 2025년 4월호 “트럼프 관세”)

1. 들어가며



미국은 2025년 8월 7일 발효 예정인 95433호를 통해 “국가별 관세인자율”을 결정하여 기존 관세 체계에 국가별 품목을 관세율 차이는 적용하여 “트럼프 관세”를 공식화했다.

“국가별 관세”는 4월 2일 발효 예정인 95425호를 기점으로 관세 후천적 20% 부과인 관세율 적용과 8월 7일 조치는 미발행의 “국가별 관세”를 발효한 이후, “트럼프 관세”는 국가별 관세율 차이를 고려하여 기존 관세 체계에 추가되는 “국가별 관세”로 차이를 반영하며, 국가별 관세율로 차이를 반영하여 관세율 차이를 반영한다.

고려해 관세율 결정에 따라 관세율 차이를 반영한다. “국가별 관세”는 “국가별 관세”를 반영하여 차이를 반영한다. “국가별 관세”는 “국가별 관세”를 반영하여 차이를 반영한다. “국가별 관세”는 “국가별 관세”를 반영하여 차이를 반영한다.

국가별 관세, “국가별 관세”는 “국가별 관세”를 반영하여 차이를 반영한다. “국가별 관세”는 “국가별 관세”를 반영하여 차이를 반영한다. “국가별 관세”는 “국가별 관세”를 반영하여 차이를 반영한다. “국가별 관세”는 “국가별 관세”를 반영하여 차이를 반영한다.

국가별 관세, “국가별 관세”는 “국가별 관세”를 반영하여 차이를 반영한다. “국가별 관세”는 “국가별 관세”를 반영하여 차이를 반영한다. “국가별 관세”는 “국가별 관세”를 반영하여 차이를 반영한다. “국가별 관세”는 “국가별 관세”를 반영하여 차이를 반영한다.

국가별 관세, “국가별 관세”는 “국가별 관세”를 반영하여 차이를 반영한다. “국가별 관세”는 “국가별 관세”를 반영하여 차이를 반영한다. “국가별 관세”는 “국가별 관세”를 반영하여 차이를 반영한다. “국가별 관세”는 “국가별 관세”를 반영하여 차이를 반영한다.

외국인투자포럼, “글로벌경제동향” 2025년 4월호 “트럼프 관세” 11
외국인투자포럼, “글로벌경제동향” 2025년 4월호 “트럼프 관세” 11



KIOI

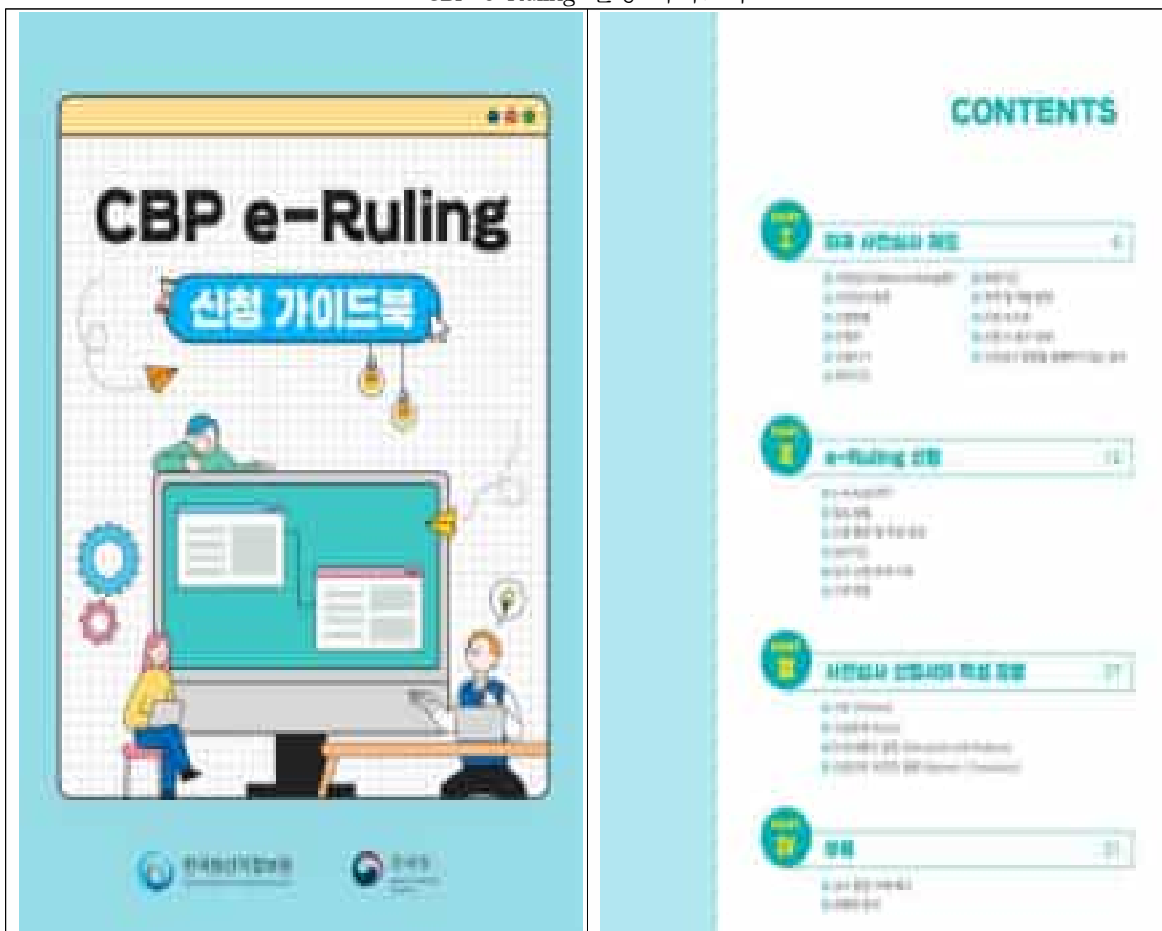
Korea Institute of Origin Information

1-2. [비특혜 원산지] 美 CBP 원산지 사전심사 제도 활용 가이드 발간

□ e-Ruling 가이드북(온라인 동영상 포함)

- 수출국이 아닌 원산지(Country of Origin) 중심의 관세 조치에 따라 기업의 원산지 판정지원을 위한 원산지 사전심사제도 활용 가이드 제공
- (온·오프라인 제공) 설명회 및 간담회 시, 발간물 배포(총 1,700부)

CBP e-Ruling 신청 가이드북





KIOI

Korea Institute of Intelligence and Information

- (동영상) 온라인 링크를 통한 신청 방법 동영상 배포

CBP e-Ruling 신청 가이드북 동영상

The thumbnail features a light blue background with illustrations of an airplane, a clock, a person at a laptop, and a person with a tablet. The title is in large blue Korean text. The KIOI logo is in the center. Below the title, there are three sections with light blue icons (lightbulb, clock, and person) and Korean text. At the bottom, there is a blue checkmark icon and a white box containing Korean text.

미국 CBP 전자 사전심사 신청 방법 <e-Ruling>

한국원산지정보원
Korea Institute of Origin & Information

사전심사 제도란?
CBP로부터 품목분류, 원산지표시, 원산지판정 등에 대해 구속력이 있는
사전 판단을 제공받을 수 있는 제도
* (CBP) 미국 조세관청(Customs and Border Protection)

신청시기
최종 수출물품이 미국에 수입되기 전

신청인
해당 물품의 미국 수입자, 해외 수출자, 기타 심사 신청 상황과 관련된 이해관계자 및
권한 있는 대리인으로서 개인, 법인, 조합, 협회, 기타 단체 등이 신청 가능

☒ 수입자, 수출자, 관세사 등 해당 거래와 관련된



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

★[정보제공 현황] 기업의 효과적인 관세 대응과 수출전략 수립 지원에 노력

新 통상 정보제공 현황

구분		내용	제공	비고
관세부와 동향 모니터링	부과 현황 및 타임라인	①현황표, ②관세부과 사례, ③상호관세 현황, ④관세 조치 배경 및 시사점, ⑤타임라인	—	전자 제공
	무역원산지 리포트	①APEC Green Customs for MSMEs Workshop － 환경규제와 세관의 역할을 중심으로 ②한국원산지정보원과 함께하는 미국 통상 정책 및 원산지 대응 － 미국 CBP 비특혜원산지 판정 정보 제공을 중심으로 ③신통상 환경속 수입규제현황과 기업의 대응전략 실태 － 기업의 애로와 대응을 중심으로 ④트럼프 2기 관세부와 종합현황 및 타임라인 ⑤2025년 미국의 최신 관세부와 현황 ⑥미국 관세정책 대전환 시대, 수출기업의 원산지 인식과 관리 역량 진단	—	
	FTA 브리프	①美 트럼프 관세정책 추진 근거 및 부과 현황(vol.5) ②‘트럼프 관세’ 현황과 수출기업 대응 체크리스트(vol.6)	—	
발간물 배포현황	e-Ruling 가이드북 (동영상 포함)	관세청 해외통관 설명회	700부	전자 병행
		KOTRA 관세 실무 설명회	300부	
		대구세관 통상 대응 설명회	100부	
		창원시청 미국 관세정책 대응 방안 설명회	150부	
		엑스포트클럽 식품·의약품 2차 교류회	100부	
		대구세관 관세·통상 플랫폼 간담회	100부	
		한국무역협회 수출기업 통상환경 세미나	100부	
		서울 본부세관 수출기업 우수사례 세미나	150부	
		총 1,700부 제공		



KIOI

Korea Institute of Outer Trade

1-3. [설명회 및 간담회] 유관기관과의 협업을 통한 기업 대상 교육 및 컨설팅

① 설명회 및 간담회

□ 비특혜 원산지 기준 및 판정사례를 중심으로 설명회 및 간담회 참석을 통한 기업 대상 교육 및 컨설팅 수행

○ (설명회) 관세청&세관, 한국무역협회, KOTRA 등 유관기관과의 설명회/세미나 참여를 통한 기업 대상 교육 및 컨설팅 수행(총 22회)

- 3월 13일 한국무역협회와 대구세관이 주관한 ‘25년 美 통상 관련 기업 포럼’을 시작으로 ‘비특혜 원산지 기준 및 판정사례’ 중심의 교육 및 컨설팅 수행

2025년 미국 통상 관련 지역 기업 포럼(3월 13일)





KIOI

Korea Institute of Outer Trade Research

CJ 미래경영연구원과의 간담회(8월 5일)



- 총 22회의 설명회 및 간담회 참여

설명회 및 간담회 내역

No.	일자	설명회 및 간담회 명칭	주관	대상
1	03.13.	2025년 미국통상관련 지역기업포럼	대구세관 및 무역협회	120개사
2	04.09.	미국 관세부와 관련 기업지원 대응방안 회의	관세청 본청	20인
3	04.30.	미 관세정책 변화 대응 수출기업 설명회	무역협회	250인
4	05.22.	미국 관세정책 변화에 따른 기업 간담회 (부산)	기획재정부 및 관세청	8개사
5	05.30	美트럼프 2.0 관세정책에 따른 우리의 대응방안과 과제	한국관세학회	-
6	06.11.	자동차 부품 수출기업 대미 통상대응 설명회	대구세관	60인
7	06.18.	2025년 찾아가는 FTA 통상데스크	청주상공회의소	50개사
8	06.19.	코트라 지방지원본부 실무자 통상대응 워크숍	KOTRA	20명



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Commerce

설명회 및 간담회 내역

No.	일자	설명회 및 간담회 명칭	주관	대상
9	07.16.	코트라 美 통상정책 대응 관세설명회 및 컨설팅 지원	KOTRA	260개사
10	07.23	미국 관세정책 대응 수출기업 지원 대책 회의	관세청	-
11	08.05	미국 비특혜원산지 판정 관련 기업 간담회 참석	CJ 미래경영연구원	4인
12	08.13.	미 통상정책 대응 관세 실무 설명회 및 상담회 발표	KOTRA	200인
13	08.29.	미국 관세대응 원산지결정기준 교육 지원	기획재정부 (브라운백 미팅)	30인
14	09.04.	평택 수출기업 현장 간담회	기재부 및 관세청	7개사
15	09.17.	미국 관세정책 대응 방안 설명회(창원)	창원시청	150인
16	09.17.	22025 수출기업을 위한 통상환경 대응 전략 설명회(수원)	KOTRA	80개사
17	09.23.	2025 엑스포트클럽 식품·의약품 2차 교류회	한국원산지정보원 (서울중기청)	20개사
18	09.23.	찾아가는 관세·통상 플랫폼 간담회	대구세관	60인
19	09.26.	2025 수출기업을 위한 통상환경 대응 전략 설명회(일산)	KOTRA	50개사
20	10.29.	포항상공회의소 찾아가는 FTA 통상 데스크 설명회	포항상공회의소	30개사
21	11.06.	2025 수출바우처 활용 및 대응전략 세미나	KOTRA	120개사
22	11.10.	베트남 대미 최근 관세행정 동향 및 원산지 관리 방안 세미나	KOTRA (호치민무역관)	40인

② 美 통상정책 관련 ‘관세 대응 119 플러스’ 유관기관 협의체 구축

- ☐ 美 통상정책 관련 ‘관세 대응 119 플러스’와 같은 유관기관 협의회를 구축하여 수출기업의 관세 대응에 필요한 원산지 관련 정책 자문 지원



② 원산지 이슈 분석

★[중장기 통상전략 수립] USMCA 개정 동향 및 자동차 원산지 분쟁사례 연구

USMCA 개정 동향과 자동차 원산지 분쟁사례 연구(요약)

구분	USMCA 개정 동향	자동차 원산지 분쟁사례
수행 목적	우리나라 통상환경에 미치는 영향 예측	자동차 사례를 통한 정책 시사점 도출
관련 사안	USMCA 개정, 한-미 FTA 개정 등	산업별 통상 로드맵 구축, 수출 지원 정책
현황	<ul style="list-style-type: none">· NAFTA→USMCA 전환으로 공동 논의 체제· 한국은 한-미 FTA 재개정을 앞둔 만큼, 트럼프 2기 행정부의 USMCA 개정 동향을 통해 정책적 대응요소 발굴이 가능	<ul style="list-style-type: none">· 북미 역내 생산 투자 유도가 목표①RVC 75%로 상향②핵심부품 요건 강화③철강·알루미늄 역내 조달④LVC 도입
쟁점	<ul style="list-style-type: none">· 디지털, 노동 환경, 환율 투명성 등· 자동차, 철강, 섬유 등의 원산지 규정 강화· 북미 3국 입장 <p>①미국: 공동 논의를 재협상의 압박 수단으로 활용 ②멕시코: 투자 불확실성 해소를 위한 신속 합의 주장 ③캐나다: 협정 유지 전제하, 디지털, 기후, 핵심 광물 등 이슈 논의 희망</p>	<ul style="list-style-type: none">· 원산지 지위가 인정된 핵심부품을 완성차 RVC 계산 시, 역내산으로 간주하는 롤업(Roll-up) 조항 인정 여부· 판정 결과 롤업(Roll-up) 조항 인정 (인정사유)①완성차와 부품의 불가분성②롤업(Roll-up) 조항 광범위 해석 가능③RVC 계산의 연속성·체계성 인정④원산지 정의의 일관된 해석(USMCA 제 1.5조 Originating) 필요· 그러나 미국측 판정 불이행
시사점	<ul style="list-style-type: none">· 산업 규제, 통상, 안보가 결합된 대미 전략 필요· NTE 지적사항에 대한 선제적 점검 필요· 원·부자재의 탈(脫) 중국을 위한 전략 필요· CPTPP 등 중장기 공급망 다변화 필요	<ul style="list-style-type: none">· 미국의 판정 불이행으로 USMCA의 분쟁 해결제도 실효성 상실될 가능성· 한-미 FTA 개정 시 부분품과 완성품의 불가분성 및 롤업 조항 주장 필요· 개정된 사항에 대한 해석상이에 대비하여 명시적으로 설계할 필요가 있음 (미국측의 자의적 해석 방지 장치 필요)



2-1. USMCA 개정논의 동향[요약]

①NAFTA 및 USMCA 개정논의

1) 트럼프 1기 행정부에서의 NAFTA 개정논의

- 무역적자를 줄이고 제조업, 농업, 서비스업에 대한 멕시코와 캐나다 시장 접근성을 개선하여 모든 미국인에게 공평한 협정 추구
 - NAFTA 기본 틀과 원칙을 계승하면서도 일부 핵심 분야의 구조 및 내용을 수정하고 대상을 확대하여 USMCA 체결

2) 트럼프 2기 행정부에서의 USMCA 개정논의

- USMCA 제34.7조에 따라 공동 검토가 예정되어 있고, 3개국 합의에 따라 내용이 달라지는바 각국의 논의 동향 확인할 필요 있음
 - 미국은 불공정하고 불균형한 무역 해결 과제 중 하나로 USMCA를 언급함. 캐나다와 멕시코산 수입품에 추가 관세부과를 명령하여 2026년 7월에 예정된 공동 검토 시점보다 빠르게 재협상을 유도한다고 보는 의견 있음
 - 멕시코는 공동 검토가 재검토에 그치지 않고 재협상으로 단행될 것으로 전망. 다만 멕시코 경제에 USMCA가 필수적이므로 오히려 신속하게 진행하여 관세 불확실성을 해소하는 것을 우선적으로 고려하는 입장
 - 캐나다는 USMCA 보호 및 갱신에 강력한 의지를 표명하면서도 협정 검토에 앞서 무역관련 문제 해결을 촉구함. IEEPA 관세에서도 USMCA 협정이 존중되는 것이 확인되므로 공동검토를 서두르지 않겠다는 입장



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

②쟁점별 및 산업별 논의 동향

1) USMCA 기존 쟁점

- ☐ 자동차 원산지 규정에 대해 미국 공급업체는 이익을 보았으나 자동차 제조업체의 수익은 소폭 감소함
 - 미국 철강 업체는 강력한 역내 원산지 규정 유지가 필요하다는 입장이고 자동차 제조 업체는 유연한 단계적 조정이 필요하다는 입장
- ☐ 캐나다 유제품 시장접근에 대해 USMCA 이후 캐나다에 대한 수출은 증가했으나 캐나다의 시장보호 전략으로 수출량이 쿼터에 미치지 못함.
 - 미국은 캐나다에서의 시장접근 약속 이행방식에 이의를 제기할 것으로 전망
 - 캐나다는 무역협정으로 관세율 할당량 확대나 유제품 등 관세 인하 약속 금지 법안을 채택하였고 미국 낙농업계는 이에 우려를 표명

2) 신규 쟁점

- ☐ 펜타닐과 이민자 유입에 대응하기 위하여 캐나다와 멕시코에 관세를 부과한바, USMCA에 국경안보 협력 규정을 삽입해도 별도의 관세조치 가능성 있음
- ☐ AI 관련 구체적 조항이 부재하여 데이터 프라이버시 표준 수립 가능성 있음

3) 한미 FTA 재개정 논의

- ☐ 쟁점별 분리 협상 방식에서 벗어나 cross-issue 패키지 형태로 전개될 가능성이 있는 만큼 산업, 외교, 안보를 통합한 다층적 전략 마련 필요



2-2. USMCA 원산지 규정 분쟁사례 관련 동향[요약]

① USMCA 자동차 원산지 규정의 주요 개정 내용

- NAFTA의 허점을 보완하고 북미 역내 조달을 촉진하기 위해 USMCA 자동차 원산지 규정은 대폭 강화됨
 - 역내가치비율(RVC) 요건 상향, 핵심부품 요건 도입, USMCA 역내산 철강 및 알루미늄 구매 요건 도입, 노동가치비율(LVC) 요건 도입 등

1) United States-Automotive Rules of Origin 사건

- 원산지(또는 역내산) 인정을 받은 핵심부품을 완성차의 역내가치비율(RVC) 산정 시 역내산으로 반영하는 롤업 조항의 적용 여부에 대하여 입장이 나뉨
 - 미국은 USMCA 부록 제3조의 구조가 완성차와 핵심부품으로 이원화되어 있음을 근거로 핵심부품에 대해 롤업 조항이 적용받지 않는다고 주장
 - 멕시코와 캐나다는 USMCA 부록 제3조 7항, 제4.5조 4항 문언을 근거로 핵심부품에 관한 롤업 조항이 적용된다고 주장
 - 패널은 USMCA 부록 제3.1조-제3.6조는 핵심부품을 포함한 RVC 요건 및 계산법에 관한 조항이고, 제3.7조-제3.9조는 특정 품목을 제외시킨다는 문언이 존재하지 않으므로 핵심부품에도 롤업 조항이 적용된다고 판단
- 자동차와 핵심부품의 불가분성, 롤업 조항의 광범위한 적용, RVC 계산의 연속성 및 체계성 강화 등의 측면에서 유의미함



KIOI

Korea Institute of Original Invention

2) USMCA 자동차 원산지 규정 관련 미국측 연구동향

- 패널 판정에 대하여 미국 정부는 역내산 제품 또는 부품의 사용률을 높이려는 USMCA 체결 목표를 저해한다며 판정을 불이행하고 있음
 - 이에 대해 자동차 업계는 불확실성을 초래한다며 이행을 촉구하는 반면 노동계는 USMCA 비당사국이 특혜를 누리지 못하도록 한다는 측면에서 판정 불이행을 지지
- CSIS는 패널의 구성이 사실상 방해되었던 NAFTA 체제와 달리 패널 판정이 도출되었다는 점에서 의의가 있으나 판정을 불이행하고 있어 USMCA 분쟁 해결제도의 실효성에 의문을 제기
- Brookings는 USMCA 공급망에서의 역내산 자동차 부품 활용을 강화하는 것이 여전히 중요하다는 입장을 우회적으로 표명
 - 공동 재검토에서 주요 무역분쟁의 해소하거나 USMCA 역내에서 중국산 제품이 환적을 통해 역내산으로 둔갑하는 문제를 다루기 위한 광범위한 주제에 관해 협상할 것으로 전망

붙임. 1. 종합현황 및 타임라인 업데이트 내역 취합본(총 10회)

2. 무역원산지리포트 기고문 취합본(총 6건)

3. FTA 브리프 기고문 취합본(총 3건)

4. CBP e-Ruling 신청 가이드북

5-1. USMCA 개정논의 동향

5-2. USMCA 원산지 규정 분쟁사례 관련 동향. 끝.

1 종합현황 및 타임라인 업데이트 내역 취합본 / 1

트럼프 2기 행정부 관세부와 종합현황 및 타임라인 업데이트 내역	1
1차 미국 관세조치 종합표 작성(2025.07.17.)	1
2차 미국 관세조치 변동 내역 모니터링(2025.08.01.)	5
3차 제232조 반제품 구리 및 구리 파생상품 반영(2025.09.04.)	6
4차 미-일 무역협약 반영(2025.09.05.)	17
5차 일본산 수입 물품 관련 미국 행정명령 반영(2025.09.10.)	28
6차 제301조 대중 무역제재 관세율 설명 및 가독성 제고(2025.09.12.)	38
7차 일본산 자동차 수입 관세율 15% 반영(2025.09.16.)	48
8차 USMCA 내용 가독성 제고(2025.09.18.)	58
9차 제232조 목재 및 가구 관련 품목 관세 반영(2025.10.13.)	68
10차 한-미 무역협상 타결 및 미-중 협상 결과 반영(2025.11.26.)	78

2 무역원산지리포트 기고문 취합본 / 90

무역원산지리포트 기고문	90
1분기 APEC Green Customs for MSMEs Workshop(환경규제와 세관의 역할)	90
2분기 한국원산지정보원과 함께하는 미국 통상정책 및 원산지 대응	97
2분기 신통상 환경속 수입규제 현황과 기업 대응전략 실태(기업애로, 대응 중심)	109
2분기 트럼프 2기 관세부와 종합현황 및 타임라인	117
3분기 2025년 미국의 최신 관세부와 현황	122
3분기 미국 관세정책 대전환 시대, 수출기업의 원산지 인식과 역량 진단	135

3 FTA 브리프 기고문 기고문 취합본 / 145

FTA 브리프 기고문	145
1. [BRIFF 3호] 미국 통상정책과 원산지 대응	145
2. [BRIFF 5호] 美 트럼프 관세정책 추진 근거 및 부과 현황	151
3. [BRIFF 6호] ‘트럼프 관세’ 현황과 수출기업 대응 체크리스트	160

4 CBP e-Ruling 신청 가이드북 / 169

CBP e-Ruling 신청 가이드북	169
1. 미국 사전심사 제도	172
2. e-Ruling 신청	178
3. 사전심사 신청서 작성 요령	193
4. 부록(심사 결정 사례 예시)	198

5 USMCA 개정논의 동향 및 원산지 이슈 분석 / 199

5-1. USMCA 개정 논의 동향(완료 시기 : 2025년 8월)	199
제1절 서론	201
1. 연구 배경	201
2. 연구 목적 및 구성	202
제2절 트럼프 1기 행정부에서의 NAFTA 개정 논의	204
1. 개정 논의 배경	204
2. 미국의 NAFTA 재협상 목표	206
3. USMCA 주요 내용	209

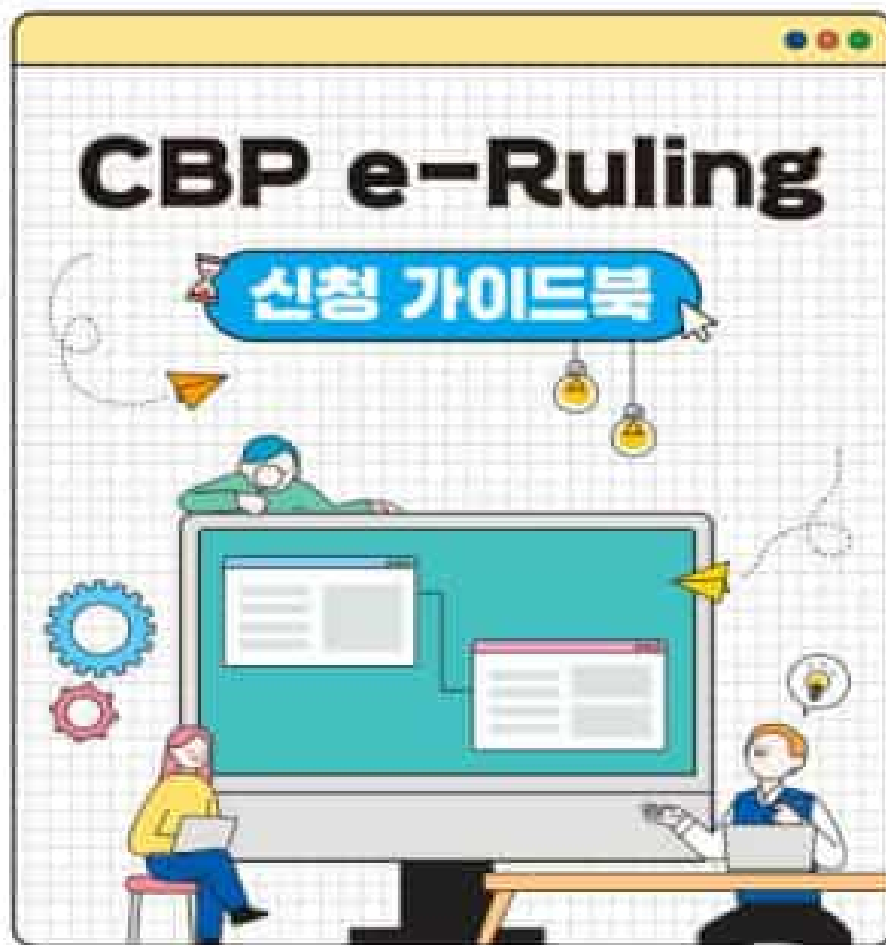


제3절 트럼프 2기 행정부에서의 NAFTA 개정 논의	204
1. 개관	216
2. 국가별 논의 동향	217
3. 쟁점별 및 산업별 논의 동향	224
제4절 한-미 FTA 재개정 논의	231
1. 트럼프 1기 행정부의 한-미 FTA 개정 논의	231
2. 트럼프 2기 행정부의 한-미 FTA 개정 논의	233
제5절 결론 및 시사점	239
5-2. USMCA 원산지 규정 분쟁사례 관련 동향(완료 시기 : 2025년 8월)	242
제1절 서론	242
제2절 USMCA 자동차 원산지 규정의 주요 개정 내용	243
제3절 United States-Automotive Rules of Origin 사건	249
1. 분쟁 개요	249
2. 쟁점 품목의 범위	251
3. 쟁점 조항	252
4. 법적 쟁점 검토	254
제1절 시사점 및 결론	261



붙임. 4 CBP e-Ruling 신청 가이드북

CBP e-Ruling 가이드북





KIOI

Korea Institute of International Logistics

서문



트럼프 2기 행정부는 미국의 무역적자 해소 및 경제안보 위협 등을 이유로 특정 국가 및 품목을 대상으로 하는 통상 규제 및 관세 부과를 강화하고 있습니다. 특히 1962년 무역확장법 제232조, 1974년 무역법 제301조, 국제비상경제관한법(IEEPA) 등에 기반한 보호주의 통상정책이 확대 되는 추세입니다. 이로 인해 우리 기업들이 미국 시장 수출 과정에서 통관 지연, 예기치 않은 관세 부과, 수입 거부, 원산지판정 예외 등 다양한 통관 리스크에 직면하는 사례가 빠르게 늘고 있습니다.

특히, 트럼프 2기 행정부가 보복관세를 더욱 확대하고, 품목별로도 관세 부과를 강화하면서 기업들의 원산지 판단과 관리의 중요성은 그 어느 때보다 커지고 있습니다.

미국 관세국경보호청(CBP: U.S. Customs and Border Protection)은 1989년부터 미국으로 수출 입 할 물품에 대해 과세에 영향을 미칠 수 있는 과세가치, 원산지, 품목번호 등에 대하여 사전에 유권해석을 받을 수 있는 사전심사 제도(Advance Ruling)를 운영하고 있습니다. CBP의 사전심사 결정은 세관당국과 수입자 모두에게 구속력을 가지며, CBP 홈페이지 내 사전심사 온라인 사이트(CROSS SYSTEM)에 등록 및 공포되어 누구나 확인할 수 있습니다.

이러한 사전심사 제도는 품목분류, 원산지판정, 원산지표시 요건 등 주요 통관 요소에 대해 공식적인 판단을 사전에 확보할 수 있는 수단으로, 관세 불확실성이 큰 최근의 통상환경에서 우리 기업의 수출 안정성과 예측 가능성을 높이는 데 효과적입니다.

이에 한국원산지정보원과 관세청은 우리 기업들이 수출품의 원산지판정에 대한 불확실성을 해소할 수 있도록, 미국의 사전심사 제도를 원산지 전자 사전심사(e-Ruling) 신청 절차와 신청서 작성요령 등을 수록한 가이드북과 동영상 시연자료를 제작하였습니다.

본 가이드북은 CBP e-Rule 제도에 대한 기본적인 이해를 돕고, 우리 기업의 실무자들이 사전 심사를 보다 정확하고 효율적으로 신청할 수 있도록 e-Ruling 신청 절차, 작성 요령, 유권사항 등 실무에 필요한 핵심 정보를 단계별로 제공합니다. 기업들이 전자 사전심사 시스템(e-Ruling)을 활용하여 온라인으로 간편하고 신속하게 원산지 사전심사를 신청함으로써 미국과의 교역이 활발한 우리 기업들에게 큰 도움이 되기를 기대합니다.



CONTENTS

PART I

미국 사전심사 제도 ————— 6

- ▶ 사전심사 (Advance Ruling)란?
- ▶ 사전심사 종류
- ▶ 신청방법
- ▶ 신청비
- ▶ 신청시기
- ▶ 처리기간
- ▶ 유효기간
- ▶ 혜택 및 적용 범위
- ▶ 신청 수속
- ▶ 신청 시 필수 정보
- ▶ 사전심사 결정을 발행하지 않는 경우

PART II

e-Ruling 신청 ————— 12

- ▶ e-Ruling이란?
- ▶ 접수 방법
- ▶ 신청 종류 및 적용 정보
- ▶ 처리기간
- ▶ 심사 신청 전에 사용
- ▶ 신청 방법

PART III

사전심사 신청서의 작성 요령 ————— 27

- ▶ 서문 (Preface)
- ▶ 사실관계 (Facts)
- ▶ 논의사항의 설명 (Discussion and Analysis)
- ▶ 신청인의 의견과 결론 (Opinion / Conclusion)

PART IV

부록 ————— 31

- ▶ 심사 결정 사례 예시
- ▶ 유용한 링크



KIOI

Center for Intellectual Property Education

PART
I

미국 사전심사 제도

■ 사전심사(Advance Ruling)란?

- 미국 연방규정집 19 C.F.R. § 177 및 기타 관련 규정에 따라 미국 관세국감보호청(CBP)의 규정 및 판형식 (R.R. Regulation and Ruling)이 발행하는 구속력을 갖춘 서면 결정



참고

- CBP는 발급한 모든 사전심사 결정문을 온라인 검색 시스템인 CROSS*를 통해 공개하고 있음
- CROSS에서 결정문 번호 또는 품목 명칭 등을 검색하여 유사 품목에 대한 참조 사례 결정문 조회 가능
* 주소: <https://ruling.cbp.gov/home>
- 신청인의 19 CFR Part 177.20(a)(7)에 근거하여 "결정의 비공개 처리 (Confidential treatment)"를 요청한 경우, 결정문 상에서 해당 정보는 공개되지 아니하므로 자신의 기업정보를 보호받을 수 있음
- 비공개 처리된 사항은 결정문 상에 공개되지 않으므로 기업들은 참조 사례를 분석할 때 이를 고려해야 함



출처: CBP Ruling 인용 가이드

1. 物理实验报告——— 2



KIOI

Korea Intellectual Property Office

☞ 신청방법

- 해당 심사를 담당하는 부서에 서면 또는 온라인으로 신청
- KICSD: CBP e-Ruling 홈페이지(<http://eruling.cbpa.gov>)를 통해 신청
- IRR 본부: 담당 부서로 서면 신청

☞ 신청인

- 해당 물품의 미국 수입자, 해외 수출자, 기타 심사 신청 사항과 관련된 이해관계자 및 권한 있는 대리인으로서 개인, 법인, 조합, 협회 기타 단체 등이 신청 가능*
- * 관련 규정: 19 CFR § 177.602

☞ 신청시기

- 최종 수출물품을 미국에 수입하기 전



참고

- 이미 미국 항구에 도착하였거나 장난해(Loadboard)에 완료된 견제 대해서는 신청 불가
- 미 경우, 자문요청(Internal Advice)이나 이의신청(protest)에 따른 추가 심사 요청 가능
- * 관련 규정: 자문요청(19 CFR § 177.11) 이의신청(19 CFR § 174.11)

– 175 –



KIOI

Korea Intellectual Property Arbitration Center

☞ 유효기간

- 해당 사전심사 결정에 대해 CBF가 철회(Revocation), 수정(Modification) 등을 결정하지 않는 한 원칙적으로 유효기간 없음

☞ 효력 및 적용 범위

- 발명됨을 기준으로 효력이 발생하며, 해당 날짜를 기준으로 침권이 종료되지 않은 수입 권 (unliquidated entries) 혹은 세관에 의한 최종 조치가 취해지지 않은 기타 거래에 적용 가능*
- * 관세규정 제 17조 제 17조 제 1항
- 신청인이 사전심사 신청서에 기재한 사실관계가 변경되는 경우, 변경된 사실관계에 따른 수입물품은 사전 심사 결정의 효력상 범위에서 제외됨

☞ 신청 수수료

- 없음 (KCSO 분석소를 통한 분석 비용 포함 무료)

☞ 신청 시 필수 정보

- 신청인의 이름, 주소, 이메일 주소, 전화번호
- (알고 있는 경우) 모든 이해관계자의 이름, 주소, 이메일 주소, 기타 식별정보 및 제조업체 ID 코드
- (알고 있는 경우) 해당 물품의 수입할 통관항
- 해당 거래에 대한 설명 (ex. 어느 국가로부터 어떤 물품을 수입할 예정인지)
- (알고 있는 경우) 해당 품목에 대해 CBF나 입관세 계류 중인 사건이 있는지에 대한 진술
- CBF에 지문을 구한 적이 있는 경우, 해당 지문에 관한 내용(ex. 지문을 구한 담당자 이름 및 지문 내용 등)
- 기타 사전심사 신청서에 제시된 주장을 뒷받침하는 근거 자료



KIOI

Korea Institute of International Law & Commerce

❏ 사전심사 결정을 발령하지 않는 경우

- 사전심사 관련 규정(19 CFR 조 177)의 요건을 충족하지 않는 경우
- 가상적 거래(hypothetical transaction)에 관한 신청인 경우
- 이미 세관에서 처리가 완료된 거래(completed transaction)인 경우



요고

- 가상적 거래에 대해 사전심사 결정을 발령하지 않는 규정(19 CFR 조 177)에 존재하나 신청인은 기술적으로 (technical) 상한 가능한 거래 상황에 대해서 사전심사를 신청하고 각 거래 상황별 결정문을 수령할 수 있음
- 거래 신청인이 미국으로 수출하려는 물품에 대해 다음과 같은 SARI(Sanitary)를 구성하고 각 SARI에별 수출물품의 원산지를 결정받을 수 있음
 - SARI요 1: 중국산 광물을 중국에서 새로 가공한 뒤, 한국에서 새로 가공하는 경우
 - SARI요 2: 중국산 광물을 베트남에서 새로 가공한 뒤, 한국에서 새로 가공하는 경우
 - SARI요 3: 중국산 광물을 한국에서 모두 가공하는 경우

💡 Ruling의 효과

- ▶ 사전 예방적 조치를 통해 통관 또는 규제상 문제를 미연에 방지
- ▶ 해당 물품에 대한 HS Code 및 적용세율 파악 가능
- ▶ 해당 물품이 제201조, 제252조 또는 제301조에 따른 무역제한 대상인지 여부 확인 가능
- ▶ 해당 물품에 반덤핑(AD) 또는 상계관세(CVD) 대상이 될 수 있는지 여부 확인 가능
- ▶ 해당 물품의 원산지(Country of Origin) 확인 가능
- ▶ 해당 물품이 자유무역협정(FTA) 등 무역우대제도의 요건을 충족하는지 확인 가능
- ▶ CBP의 제재조치로부터 신청사 보호 가능
- ▶ 수입 전에 적정 관세 및 복선입세 도율을 주어 수익성 확보에 기여

3. 해외 시장조사 제도 - 19



KIOI

Korea Institute of Origin Information

PART II

e-Ruling 신청

e-Ruling이란?

- 온라인을 통해 NCSD에 사전심사를 신청할 수 있도록 구축된 시스템

접속 방법

- URL 접속 : <https://euling.cbpp.go.kr>

신청 종류 및 작성 정보

통관분류 (Tariff Classification) <ul style="list-style-type: none"> - 수입 당시 상품에 대한 관세코드 상세한 설명 - 구성 재료 - 미국 내에서의 주요 용도 - 상업적, 일반적으로는 기술적 용도 - 제품 설명서, 스케치, 사진, 제조 공정도 등 - 화학 분석서, CAS 번호 등 - 미국 C.F.R. 제 141.89에 따른 특별 수출 요건있는 경우 - 기타 통관 판단에 도움을 줄 수 있는 정보 	원산지 (Country of Origin) <ul style="list-style-type: none"> - 각 원재료의 생산 또는 채취 국가 - 생산의 각 단계가 수행된 국가 - 구성 부품에 대한 상세 설명 및 각 부품의 최종 제품에서 수행하는 역할 - 미국 C.F.R. 제 102의 원산지표시 규칙(Marking Rule)에 따라 원산지를 판단하는 경우, 각 구성 부품 및 최종 제품의 HTS와 분류 번호
원산지표시 (Country of Origin and Marking) <ul style="list-style-type: none"> - 상품 및 포장의 표시 방식에 대한 상세 설명 - 상품에 부착된 라벨 및 포장 상태를 보여주는 일러스트 및 사진 - 원산지표시 위치와 다른 라벨링/포장 내용도 함께 제시 - 수입 후 상품의 사용 방식 또는 판매 방식에 대한 설명 	무역 프로그램 및 협정 (Trade Program or Agreement) <ul style="list-style-type: none"> - 원산지판정에 필요한 상세 생산 정보 - 각 생산국에서 발행한 비준 정보 등

10 ———— e-Ruling 신청 가이드북



KIOI

한국인터넷진흥원

☞ 처리기간

- 유효한 신청 접수 후 30일 이내
- 상황에 따라 사전심사 신청이 때 권부로 이관되는 경우, 접수일로부터 90일 이내
- 샘플의 분석이 필요하여 분석소를 검유하는 경우, 분석에 소요되는 기간은 처리기간에서 제외

☞ 관련 신청 반려 사유

- 신청서의 필수 요건을 충족하지 않은 경우
- 허용되지 않는 파일 형식이거나 바이러스 등으로 파일이 열리지 않는 경우
- NCSO 담당 심사 유형(공공부문, 원산지, 원산지표시, 무역 프로그램 및 협정)이 아닌 경우
- 중복 신청인 경우
- 신청된 사안에 대해 현재 소송 절차가 진행 중인 경우*
* 일부지으로는 CBP가 반려하지 않고 조정중재신청하는 경우도 있음
- CBP가 이전에 상송되는 표절을 내한 사안으로, 현재 해당 사안에 대해 내부적 해결이 진행 중인 경우

☞ 신청 방법

01 CBP e-Ruling 사이트 접속

<https://rulings.cbp.gov> 접속 후 ● [Begin Application] 클릭



CBP의 e-Ruling 시스템
접근성을 개선할 수
있습니다.



8. e-Ruling 신청 — 17

02 2020 年 10 月 10 日

Ruling Response Information

Response Code:

Title:

Response Content:

Response ID:

Topic:

Response Code:

Response:

Response Content:

Response Content:

- 1단계에서 입력한 E-mail Address를 통해 ID/Finding 접수, 비밀번호를 전송 받을 예정 및 심사 결과의 전송되므로 입력한 E-mail Address를 꼭 기재해 주십시오.
- 저널을 뒤늦게가게 문의 시 작성한 정보가 모두 삭제되므로 유의

03 运营策略

【○물류분류,○원산지표시,○원산지,○무역프로그램 및 무역원장의 적용】에 대해 신청 가능

Request Type

"Request Information" Type is fixed and cannot be changed.

Registration of new case information

Registration

Renewing

Transfer of Rights

Cancellation of Public Request or Public Agreement

등록제외 기능



KIOI

Korea Institute of International Law and Commerce

04 질문지 작성

총 6개의 질문으로 구성되어 있으며 아래 순서에 따라 작성

Q1 대리인 선정 여부

권한 있는 대리인이 신청하는 경우 ☒ **Yes** 클릭 후 관련 정보 입력

Q2 C-TPAT Trade Compliance Partner 등록 여부

C-TPAT Trade Compliance Partner인 수입자는 ☒ **Yes** 클릭 후 **KOR** 입력 기재

참고사항

- C-TPAT Trade Compliance Partner는 ACSO 사전심사 시 무조건 등록 예정
- 다만, 해당 자격은 미국 내 수입기업 획득 가능하므로, 수출자가 사전심사를 신청하는 경우 No 선택
- C-TPAT(Custom-Trade Partnership Agent Termination) CTPA 2001년 11월 제4차 이후 도입한 공급망 보안 자문 공식 소프트웨어로 우리 기업에 SEO 제도 및 유사
- C-TPAT Trade Compliance Partner: C-TPAT 피선내 기업에 일정 요건을 충족한 기업에게 부여되는 자격
- * 자세한 사항은 Question 3에 00000000을 통해 확인

16 ——— CTPA 등록 신청 가이드북



KIOI

Corpus Discovery in the Open Laboratory

Q- CBP 또는 법원에 자료를 요청하거나 계류 중인 사건인지 여부 있는 경우 해당 사건에 대한 설명 기재

Question 3

To your knowledge, are there any lawsuits, requests for attorney work product, pending before any CBP office or any Court?

Yes No

Explain the lawsuit or attorney request pending (only before either CBP office or Court) or pending, and what disclosure is needed, if any.
If completed, have you reported CBP Form 28 or 29 on this lawsuit or attorney request before this office?

Description:

설명 기재

참고사항

- 해당 사건/심사 신청 사건과 동일하거나 유사한 상황에 대해 CBP Form 28에 따른 정보제공 요청 및 CBP Form 29에 따른 정보공개지서를 받은 적이 있는 경우 해당 사건 정보 입력
- CBP Form 28: 정보제공 요청(Request for Information)
- CBP Form 29: 정보 공개지서(Disclosure of Action)
- CBP Form 28: CBP가 구급 요청에 대한 정보제공, 평가 및 제의 수급 요청 항목 하위를 확인하기 위해 추가적인 정보 또는 사례 자료를 요청할 경우 작성하는 공식 서식

Q- 기존에 신청한 사건심사에 대해 추가 정보를 제출하는 것인지 여부

Question 4

Is this a continuation of a previous filing request with this agency and/or federal government?

Yes No

If yes, please provide the previous filing number(s).

Description:

참고사항

- CBP에 기존에 신청한 사건심사에 대해 필요한 정보가 충분하지 않아 반복한 경우 등에 해당
- Yes 선택 시, 기존 사건/심사 신청 시 제출받은 ID로 시작하는 사건/심사 번호 기재(Ex. 1023456)



KIOI

Korea Internet & Copyright Commission

C5 샘플 제출 요건한 여부

Question 5

Is a sample being submitted?

Yes No

If yes, please provide the tracking number.

Tracking number

If yes, what is the file name to be submitted?

Yes No

If only please, or submit the file when it is ready.

Please submit

참고사항

- 저작권이 있는 저작물이 Tracking Number 및 Return Label 정보 등을 포함 경우, 녹인역 후 유출에 의해일로 해당 정보 개별 출원 가능

C6 수입 통품의 원산지 확인

수입되는 통품의 원산지 기재

Question 6

Is available with the country of origin of the trademarked product?

Country

Return to Origin

Previous Next

참고사항

- 원산지 사전증서를 구하는 경우에는 신청인이 주장하는 원산지를 기재하면 됨

05 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 2031 2032 2033 2034 2035 2036 2037 2038 2039 2040 2041 2042 2043 2044 2045 2046 2047 2048 2049 2050 2051 2052 2053 2054 2055 2056 2057 2058 2059 2060 2061 2062 2063 2064 2065 2066 2067 2068 2069 2070 2071 2072 2073 2074 2075 2076 2077 2078 2079 2080 2081 2082 2083 2084 2085 2086 2087 2088 2089 2090 2091 2092 2093 2094 2095 2096 2097 2098 2099 2100 2101 2102 2103 2104 2105 2106 2107 2108 2109 2110 2111 2112 2113 2114 2115 2116 2117 2118 2119 2120 2121 2122 2123 2124 2125 2126 2127 2128 2129 2130 2131 2132 2133 2134 2135 2136 2137 2138 2139 2140 2141 2142 2143 2144 2145 2146 2147 2148 2149 2150 2151 2152 2153 2154 2155 2156 2157 2158 2159 2160 2161 2162 2163 2164 2165 2166 2167 2168 2169 2170 2171 2172 2173 2174 2175 2176 2177 2178 2179 2180 2181 2182 2183 2184 2185 2186 2187 2188 2189 2190 2191 2192 2193 2194 2195 2196 2197 2198 2199 2200 2201 2202 2203 2204 2205 2206 2207 2208 2209 2210 2211 2212 2213 2214 2215 2216 2217 2218 2219 2220 2221 2222 2223 2224 2225 2226 2227 2228 2229 2230 2231 2232 2233 2234 2235 2236 2237 2238 2239 2240 2241 2242 2243 2244 2245 2246 2247 2248 2249 2250 2251 2252 2253 2254 2255 2256 2257 2258 2259 2260 2261 2262 2263 2264 2265 2266 2267 2268 2269 2270 2271 2272 2273 2274 2275 2276 2277 2278 2279 2280 2281 2282 2283 2284 2285 2286 2287 2288 2289 2290 2291 2292 2293 2294 2295 2296 2297 2298 2299 2300 2301 2302 2303 2304 2305 2306 2307 2308 2309 2310 2311 2312 2313 2314 2315 2316 2317 2318 2319 2320 2321 2322 2323 2324 2325 2326 2327 2328 2329 2330 2331 2332 2333 2334 2335 2336 2337 2338 2339 2340 2341 2342 2343 2344 2345 2346 2347 2348 2349 2350 2351 2352 2353 2354 2355 2356 2357 2358 2359 2360 2361 2362 2363 2364 2365 2366 2367 2368 2369 2370 2371 2372 2373 2374 2375 2376 2377 2378 2379 2380 2381 2382 2383 2384 2385 2386 2387 2388 2389 2390 2391 2392 2393 2394 2395 2396 2397 2398 2399 2400 2401 2402 2403 2404 2405 2406 2407 2408 2409 2410 2411 2412 2413 2414 2415 2416 2417 2418 2419 2420 2421 2422 2423 2424 2425 2426 2427 2428 2429 2430 2431 2432 2433 2434 2435 2436 2437 2438 2439 2440 2441 2442 2443 2444 2445 2446 2447 2448 2449 2450 2451 2452 2453 2454 2455 2456 2457 2458 2459 2460 2461 2462 2463 2464 2465 2466 2467 2468 2469 2470 2471 2472 2473 2474 2475 2476 2477 2478 2479 2480 2481 2482 2483 2484 2485 2486 2487 2488 2489 2490 2491 2492 2493 2494 2495 2496 2497 2498 2499 2500 2501 2502 2503 2504 2505 2506 2507 2508 2509 2510 2511 2512 2513 2514 2515 2516 2517 2518 2519 2520 2521 2522 2523 2524 2525 2526 2527 2528 2529 2530 2531 2532 2533 2534 2535 2536 2537 2538 2539 2540 2541 2542 2543 2544 2545 2546 2547 2548 2549 2550 2551 2552 2553 2554 2555 2556 2557 2558 2559 2560 2561 2562 2563 2564 2565 2566 2567 2568 2569 2570 2571 2572 2573 2574 2575 2576 2577 2578 2579 2580 2581 2582 2583 2584 2585 2586 2587 2588 2589 2590 2591 2592 2593 2594 2595 2596 2597 2598 2599 2600 2601 2602 2603 2604 2605 2606 2607 2608 2609 2610 2611 2612 2613 2614 2615 2616 2617 2618 2619 2620 2621 2622 2623 2624 2625 2626 2627 2628 2629 2630 2631 2632 2633 2634 2635 2636 2637 2638 2639 2640 2641 2642 2643 2644 2645 2646 2647 2648 2649 2650 2651 2652 2653 2654 2655 2656 2657 2658 2659 2660 2661 2662 2663 2664 2665 2666 2667 2668 2669 2670 2671 2672 2673 2674 2675 2676 2677 2678 2679 2680 2681 2682 2683 2684 2685 2686 2687 2688 2689 2690 2691 2692 2693 2694 2695 2696 2697 2698 2699 2700 2701 2702 2703 2704 2705 2706 2707 2708 2709 2710 2711 2712 2713 2714 2715 2716 2717 2718 2719 2720 2721 2722 2723 2724 2725 2726 2727 2728 2729 2730 2731 2732 2733 2734 2735 2736 2737 2738 2739 2740 2741 2742 2743 2744 2745 2746 2747 2748 2749 2750 2751 2752 2753 2754 2755 2756 2757 2758 2759 2760 2761 2762 2763 2764 2765 2766 2767 2768 2769 2770 2771 2772 2773 2774 2775 2776 2777 2778 2779 2780 2781 2782 2783 2784 2785 2786 2787 2788 2789 2790 2791 2792 2793 2794 2795 2796 2797 2798 2799 2800 2801 2802 2803 2804 2805 2806 2807 2808 2809 2810 2811 2812 2813 2814 2815 2816 2817 2818 2819 2820 2821 2822 2823 2824 2825 2826 2827 2828 2829 2830 2831 2832 2833 2834 2835 2836 283

사건심사 전형 사형에 대한 사형관계, 형형사형 등을 간략하게 작성

8. Publishing 2001 — 109





KIOI

Knowledge Integration Office

Item-Description 작성 개별 품목에 대한 정보 작성 (반드시 작성할 필요 있음)

필요사항

- 일부 파일로 구체적인 사항을 기재한 사전조사 신청서를 제출하는 경우 작성하지 않아도 무방함
- View Industries Catalogs 클릭 시 해당 품목과 관련된 산업 선택 가능
- Add New Item-Description 선택 시 여러 품목에 대한 개별 정보 작성 가능
- 단, 개별 품목은 최대 5개까지 입력 가능

유의사항

- 산업은 10개로 분류되며, 특정 산업에 경우 세부 산업 선택 가능



KIOI

Center for Innovation & Entrepreneurship

Item 1

Category

Electronics

Sub-category

Electronics

Item description

- Provide a detailed description of the item, including a detailed specification and/or a list of features.
- Provide clear color photos of the item (background and close-up) and/or a detailed description of the item (if applicable) in the form of a description.
- Provide a clear and concise description of the item.
- Provide a clear and concise description of the item's internal and external components (if applicable).
- Provide a clear and concise description of the item's internal and external components (if applicable).

참고사항

- 창업 초기 단계 경우, 해당 창업에 해당하는 항목에 대한 정보 제공 임박(가이드)가 제공됨
- 정보가 충분하고 구체적이지 않을 경우 시험심사가 반려될 수 있으므로, 요구하는 정보를 포함해 구체적이고 정확한 정보를 기재하는 것이 중요



KIOI

Global Business in Foreign Languages



참고

• 산업 분류

산업 분류	세부 산업
Agriculture & Forestry Products 농업 및 가공식품	-
Apparel, Footwear & Textiles 의복, 신발 및 섬유	<ul style="list-style-type: none"> • Heavy (중형류) • Specialty Garments (특수 의류) • Footwear (신발류) • Trade Agreements (Wearing Apparel and Textiles) [무역협정(의류 및 섬유 관련)] • Undergarments (속옷류) • Women's Wearing Apparel (여성용 의류) • Outerwear (겉옷) • Textile Fabrics (섬유 원단)
Automotive & Aerospace 자동차 및 항공우주	-
Base Metals 비철금속	-
Consumer Products & More Merchandise 소비재 및 다양한 상품 제품	<ul style="list-style-type: none"> • Art (예술품) • Artificial Flowers, Foliage, and Fruit (인조 꽃, 잎, 과일) • Basketry, Wickerwork, Plated Articles (바구니, 꼬리 제품, 판조 제품) • Books, Journals, Notebooks, Paper Pads (책, 저널, 노트, 메모지) • Candles (เทียน) • Costumes and Festive Articles (의상 및 축제용품) • Diapers, Diaper Liners, Nursing Pads (기저귀, 기저귀 속지, 수유 패드) • Furniture, Comforters, Jewelry (가구, 이불류, 장신구) • Luggage, Handbags, Valises and Other Travel Cases and Containers (여행가방, 핸드백, 지갑 및 기타 여행용 케이스와 용기) • Printed Articles, Posters, Pictures (인쇄물, 포스터, 그림) • Tableware and Kitchenware of Wood (목재 식기 및 주방용품) • Toilet Paper, Paper Towels, Facial Tissues and Similar Articles (면장지, 종이 타월, 얼굴용 티슈 및 유사 제품) • Toys (장난감) • Transfer (Decals) (전사지(과제첩))
Electronics 전자제품	<ul style="list-style-type: none"> • Electronics (전자제품) • Optical (광학기기) • Lighting (조명)
Industrial & Manufacturing 산업 및 제조	<ul style="list-style-type: none"> • Artificial Stone (인조석) • Ceramics (도자기류 / 세라믹 제품) • Mineral Products (광물 제품) • Stones (석재) • Ceramic Tiles (세라믹 타일) • Glass (유리) • Polymers (플라스틱)
Machinery 기계류	-
Petroleum 석유	-
Pharmaceuticals Health & Chemicals 제약, 보건 및 화학	<ul style="list-style-type: none"> • Inorganic Chemicals (무기화학물) • Organic Chemicals (유기화학물) • Medical Devices (의료기기) • Pharmaceuticals (의약품)



KIOI

Korea Institute of Organic Inorganic Chemistry



참고

· 참고 자료 (참고문헌)

Automotive & Aerospace 자동차 및 항공우주

- 해당되는 경우, 내부 구성 요소가 명확하게 표시된 분해도(도면명Exploded view 회로도Exploded view)가 아닌 부품명 위치와 관계가 시각적으로 구분된 것
- 제품과 다른 부품의 부착 또는 연결 방식에 대한 설명
- 제품의 주요 기능 설명
- 가능한 경우, 제품의 연동 및 사전 제품

Chemistry 화학제품

- 기술 사양서 및 모델 번호가 포함되어 있는 사용자 매뉴얼, 설치 매뉴얼 또는 취급설명서
- 해당 제품에 대한 설명한 컬러 사진 및 수입 시점에 실제로 포장된 상태를 보여주는 사진
- 제품에 대한 마케팅 또는 광고 홍보 자료
- 모든 내부 및 외부 구성 요소에 대해 시별 가능한 설명이 부여된 분해도
- 제품의 작동 방식 또는 기능에 대해 설명한 설명서 또는 상세한 설명 자료

New Material 제품소재

- 수입 시점에 제품 사진 및 가능한 경우 제품 연동 제품
(이전에는 제품을 구성하는 각 부품의 명칭이 라벨링 되어 있어야 함)
- 수입 시점에 제품의 구성 요소에 대한 설명
- 금속의 정확한 화학 조성(예: 알루미늄)
- 제품의 모든 제조 공정 단계 설명
- 제품의 특정 표준 규격(예: ASTM, SAE)에 따라 제작된 경우, 해당 표준 명시
- 제품을 구성하는 각 부품의 금속 종류(예: 알루미늄, 알루미늄, 마그네슘)를 구분하여 명시하고 제품이 둘 이상의 금속으로 구성되어 있는 경우, 각 금속의 명칭 및 공칭 기준 비율(%)을 함께 제품
- 알루미늄으로 제작된 경우, 알루미늄의 정확한 화학 조성을 명시하고 제공하는 Aluminum Association Series Designation number가 있는지 기재 또한 해당 부품의 금속, 용접 등 어떤 방식으로 가공되었는지 설명
- 제품의 laser를 공작(예: 나사, 볼트, 너트 등)할 경우, 수입 상태 그대로의 연동 제품
- 제품의 기술 도면(치수 포함)
- 제품의 기능, 용도, 작동 방식에 대한 설명



KIOI

Common Information Office

06 첨부 첨부

✓

Response Information

✓

Type

✓

Overview

✓

Description

?

Attachments

?

Related

Attachments

Up to 10 files (or attachments) may be attached. The file size cannot exceed 100MB (100,000,000 bytes).

Use the Attach button to upload files and documents. This is an easy way to attach files and documents. Attachable file formats are: Microsoft Word (.doc, .docx), Microsoft Excel (.xls, .xlsx), Microsoft PowerPoint (.ppt, .pptx), Acrobat Portable Document Format (.pdf), text files (.txt), GIF image (.gif), JPEG image (.jpg, .jpeg), Windows Bitmap (.bmp), Portable Network Graphics (.png), and MP4 (.mp4).

- Click on the Attach button.
- Click on the Attach button to upload files.
- Click on the Attach button to upload documents.
- Click on the Attach button to upload files and documents.

If you have already attached an attachment, you can click on the Attach button to attach more attachments.

Click on the Attach button to upload files and documents.

첨부사항

- 파일 첨부를 통해 신청서의 사전당사 신청서 제출 (신청서의 형식에 맞도록 되는 것은 아니므로, 이 내용을 바탕으로 신청서의 작성은 신청서를 확인함)
- 해당 사항과 관련하여 당사 기재한 내용을 확인할 수 있는 서류 제출
- 2차 파일 등 업로드 형식 파일은 허용되지 않음, 즉 파일 용량은 25MB를 초과할 수 없음
- 만약, 파일 용량이 한도를 초과하는 경우, 신청의 접수된 후 e-mail에 해당되는 HCSO 담당자에게 파일 제출 중무 가능

첨부 파일 형식

첨부	확장자명	첨부	확장자명
Microsoft Word	.doc, .docx	Microsoft Excel	.xls, .xlsx
Microsoft Power point	.ppt, .pptx	Acrobat Portable Document Format	.pdf
텍스트 파일	.txt	JPEG	.jpg, .jpeg
GIF 이미지	.gif	Windows Bitmap	.bmp
Portable Network Graphics	.png	MP4	.mp4

07 数据仓库与数据集市

Abstract

© 2010 Blackwell Publishing Ltd, *Journal of Internal Medicine* 267: 103–110

[illegible]

Full member

[illegible]

2. Strong belief in the law's capacity to change behavior

There is the thing, and then when I see it, I'm struck by its own way of

© 2006 Blackwell Publishing Ltd *Journal of Internal Medicine* 260: 105–114

By submitting this online request, you are certifying that you have the signing authority to request this ruling as described in 14-110.
177.240 (a)(4) 177.222.

06 **문자로 보지 마세요 확인**





KIOI

Customs Service of the U.S. Department of Homeland Security



For: 202-326-0960; ncsinfo@cbp.dhs.gov

Thank you for submitting your Electronic Request for a Binding Ruling. If your transmission is received in good order, you will receive an email acknowledgement of receipt, complete with a binding ruling control number, within one business day.

Any questions or follow-up inquiries concerning electronic binding ruling requests must be via telephone to Customs and Border Protection, Customs Information Exchange at 646-733-3068/3071.

Ruling Number:

Submission Date: Wed Oct 05 16:12:34 GMT 2022

Submission Summary

Ruling Requester Information

First Name

Middle Name

Last Name

Title

Company Name

Individual

Address

Phone

Email Address

Request Type

Selected Request Type(s)

Classification



KIOI

Korea Institute of International Law & Commerce

PART III

사전심사 신청서의 작성 요령

사전심사 신청서의 참여자간 협정 양식은 존재하지 아니하나, 아래에 같은 양식과 순서로 작성할 수 있음.
아래의 예시를 참고하여, 신청인이 장애향 맞도록 수정되어 작성되어야 함

㉠ 서문 (Preface)

- 서문에서는 사전심사 신청서의 수취한 정보 및 사전심사 신청서를 작성하는 배경에 대하여 서술하며, 신청인의 기밀사항에 대한 기밀처리 요청을 기재할 수 있음
- 특히 서문에서 과거 참조할 수 있는 유리한 사전심사 결과가 있다면 이를 언급하는 것이 좋음



예시

Director, National Customs Specimen Division
U.S. Customs and Border Protection
Anti CB Ruling Request
Regulations and Rulings
Office of Trade
Ruling Ruling Request for Country of Origin of "[Article Name]"
Dear director:

<사건 개요>

[Company name] submits this ruling request pursuant to 19 CFR Part 177.1 to determine the country of origin for the [Article name], for purposes of applying Section 301 subheading 9901.80.01, Harmonized Tariff Schedule of the United States ("HTSUS").

HTSUS Note 2(a) to Chapter 39 provides that "for purposes of heading 9901.80.01, products of China, as provided for in this note [210.0], shall be subject to an additional 25 percent ad valorem rate of duty imposed by heading 9901.80.01." This request is based on the procedure established in U.S. Court of International Trade ("CIT") decisions and U.S. Customs and Border Protection ("CBP") rulings.

<기밀 취급 요청>

The information contained in this letter and any future correspondence to be submitted pursuant to this ruling request represents [Company name]'s confidential and proprietary business information, the disclosure of which would cause harm to [Company name]'s competitive position and that of other parties with interests in these transactions. Consequently, we respectfully request that certain information provided and reflected in this letter, attachments, exhibits, and other documents submitted in connection with this request be designated as business information and treated as confidential and exempt from disclosure pursuant to 19 C.F.R. § 177.20(d)(2).

<사전 심의 신청에 제공된 정보에 대해 CBP에 의견을 표명할 것을 신청자 요청>

In [Company name]'s knowledge there are no issues regarding this product pending before CBP or any other. Further [Company name] has not previously sought advice from CBP on this matter.



KIOI

Korea Institute of Organic Agriculture

☞ 사실관계 (Facts)

- 미국으로 수입되는 물품의 원재료와 원재료별 원산지, 제조공정 도식화, 제조공정에 관한 설명 등, 물품에 관한 일반 정보를 기재할 수 있음
- 아래는 최종물품, 원재료에 관한 사실관계 설명(Fact 1: Description of Goods)에 이어, 거래구조도(Fact 2: Manufacturing Process)를 설명하는 형태로, 원산지의 사전신사를 구하는 신청서에서 가장 기본이 되는 형태임

(예시)

Fact 1: Description of Goods

Description of Goods: Raw Materials

Major raw materials include _____ (한국어로 기재). (The types of raw materials and sources of origin information of individual raw materials are shown in the table below.)

No.	Raw Materials	Country of origin
1		
2		
3		

Description of Goods: Finished Product

Finally, the "finished product" is _____ (한국어), which is made by _____ (제조업체 이름) in general. Finished product here: _____ (한국어)

Fact 2: Manufacturing Process

Manufacturing Process Diagram

The manufacturing process diagram is as follows: (아래와 같이 거래구조도를 도식화)

원재료

비원재료

불연변

조립공정

조립공정

조립공정

완제품

출하

발판단계

Manufacturing Process Description

Process 1: _____ (제조공정 단계 관련 설명)

Process 2: _____ (제조공정 단계 관련 설명)

– 195 –





KIOI

Korea Institute of Outer Information

☞ 신청인의 의견과 결론 (Opinion / Conclusion)

- 본 사전심사에서 신청인이 주장하는 주요 사항을 기재하는 단계. 가령, 신청인은 자신의 논리와 입증방법을 통해 수출물품의 유리한 원산지론 주장할 수 있음. 이 신청인의 의견은 사전심사에 매우 중요한 기술사항으로서 핵심 의견을 반드시 포함하여야 함
- 실무적으로 특성, 품명, 용도의 변경에 관한 사항은 필수이며, 기타 사전심사에 영향을 미칠 수 있는 유리한 사항들, 부가 가치, 작업시간, 작업자의 기술 수준, 투입 자원 등을 기재



Reason

- Change in Character

[기술적 변경에 의하여 신청인이 주장하는 이유를 기술]

- Change in Name

[기술적 변경에 의하여 신청인이 주장하는 이유를 기술]

- Change in Use

[기술적 변경에 의하여 신청인이 주장하는 이유를 기술]

- Value Added in (국가명)

[부가가치의 증가에 의하여 신청인이 주장하는 이유를 기술]

Conclusion

[요청의 변경 이유에 따라 원산지론 주장하는 이유를 기술]

※ ———— CIPF-Value Added 기재



KIOI

Korea Institute of Organic Agriculture

PART
IV

부록

심사 결정 사례 예시

- 사례명: NAFTA 품목 원산지표시 및 제301조 무역제재 대상 여부 판정
- 사례번호: HQ H301619 (2018.11.06.)
- 원문 내용: <https://rulings.cbp.gov/ruling/H301619>



결정

HQ H301619
November 6, 2018

CLA-2-COERCETPETHH001019 FJAL

CATEGORY: Origin

Re: Kevin Turner
Johnson Electric
47601 Halford Dr.
Plymouth, MI 48170

RE: Modification of NY N298996 country of origin of electric motor from Mexico; 2018 Section 301 trade remedy; 9901.00.00, HTSUS

Dear Mr. Turner:

On September 13, 2018, U.S. Customs and Border Protection (CBP) issued Headquarters Ruling Letter (HQ) H380126 to Johnson Electric, modifying New York Ruling Letter (NY) N298996, dated July 25, 2018. The ruling also addressed the applicability of the substantial transformation test to determine the country of origin.

It has come to our attention that the ruling contained an error with regard to its articulation of the scope of the applicability of the substantial transformation test. This ruling serves to modify HQ H380126 with regard to this matter. As this modification decision is being issued within 90 days of the issuance of HQ H380126, pursuant to 19 U.S.C. § 1625(a)(1) and 19 CFR 177.12.04, this modification is effective immediately. The remainder of HQ H380126 is not affected by this action.

FACTS:

In NY N298996, the product was described as a "Three-Phase Electric Motor (990-HQ0004)" which is described as a brushed electric motor with a rated output power of 3.755 Watts ... [T]he electric motor is intended to be used with electric drive tools[.]

The product consisted of three components: the stator or main housing, the rotor or armature assembly, and the end cap assembly. All three components are classified under heading 8505, HTSUS, which provides for "Electric machines for use solely or principally with the machines of heading 8506 or 8502." The components of Chinese origin are imported into Mexico and assembled into a finished product.

18, 9901-0000-0000



KIOI

Korea Institute of International Law and Commerce

• 국문 사례 요약

사례명	국문 301 NAFTA 불물 원산지표시 및 제301조 무역제한 대상 여부 판정
사례번호	HQ H301019 Q2018.11.06.1
사실관계	멕시코에서 중국산 부품을 조합하여 완성한 전동 실버를 미국으로 수출
쟁점 및 판정	<p>① NAFTA 불물제 대한 원산지표시 목적의 원산지판정 비원산지재료의 HS Code(8503.80.30)의 관세품의 HS Code(8501.40.37) 4단위 수준에서 같이 하므로 멕시코산으로 판정</p> <p>② 제301조 무역제한 대상 여부 멕시코에서 행해진 조합 공정은 3개의 하위 아셈블리(중국산)를 단순 조합(sample assembly)한 것에 불과하여 실질적 변화가 발생하지 않으므로 중국산으로 판정(제 301조 무역제한 대상)</p>
근거법령	<ul style="list-style-type: none"> Customs and Border Protection Regulations Part 134(19 C.F.R. § 134) Customs and Border Protection Regulations Part 102(19 C.F.R. § 102) Section 301 of the Trade Act of 1974(19 U.S.C. § 2401)



☞ 유용한 링크

- CBP e-Ruling 신청 사이트, <https://erulings.cbp.gov/>
- CBP e-Ruling 신청 안내 동영상(국문), <https://www.youtube.com/@한국관세지침보원>
- CBP Ruling Program 안내 자료, <https://www.cbp.gov/document/publications/us-customs-and-border-protection-rulings-program>
- 19 C.F.R. § 177, <https://www.ecfr.gov/current/title-19/chapter-II/part-177>
- 19 C.F.R. § 174, <https://www.ecfr.gov/current/title-19/chapter-II/part-174>
- CBP 사전합침 결정문 검색 사이트(CROSS), <https://rulings.cbp.gov/home>
- 미국 HS code별 세율 확인 사이트, <https://hts.usitc.gov/>



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

붙임 5-1. USMCA 개정논의 동향

(완료 시기 : 2025년 8월)

[요약]

트럼프 1기 행정부는 NAFTA와 한미 FTA를 미국 무역적자와 산업 경쟁력 약화의 원인으로 지목하고, 두 협정이 시대 변화와 국익에 맞지 않는바, 개정 필요성을 지속적으로 강조하였음. 이에 양자주의, 재협상 전략 하에 개정에 착수하였고, NAFTA는 USMCA로 전환되어 2020.7.1일 발효, 한미 FTA 개정의정서는 2019.1.1.일 발효하였음.

트럼프 2기 행정부는 2025.1.20일 출범과 동시에 광범위한 관세 조치를 단행한바, 관세를 공정성과 호혜성을 회복하는 수단으로 보는 한편, 단순한 레버리지나 재협상 도구만이 아닌 주요 교역 상대국과 합리적인 새로운 무역협정을 위한 기반으로 보고 있음. 이에 기존 무역협정 재협상 논의가 부상하면서 USMCA 개정과 한미 FTA 재개정에 대한 관심이 주목됨.

USMCA는 제34.7조 규정상 2026.7월 협상 운용에 대한 ‘공동 검토’가 예정되어 있음. 공동 검토의 구체적 일정 및 범위에 대해서는 공식 논의된 바 없으나, 미국의 핵심 관심 사안 중심으로 논의될 것으로 전망됨. 일각에서는 멕시코와 캐나다에 대한 일련의 관세조치가 공동 검토보다 앞서 조기 재협상을 유도하려는 전략적 의도라고 평가함. 멕시코와 캐나다는 불확실성 해소를 위해 USMCA 공동 검토의 조기 진행에 대해서는 이의가 없으나, 그 범위를 협정 유지와 이행 평가로 한정하기를 희망함. 한편, USMCA 공동 검토시 또는 별도로 펜타닐 및 불법이민, 對中 제재, 핵심 광물 협력 등의 문제를 다룰 가능성이 높음.

한미 FTA 재개정에 대해 미국 정부의 공식적 언급은 없으나, NTE 보고서 및 경제안보 분야와 관련한 추가 무역협상을 요청할 가능성에 대비할 필요가 있음. 트럼프 행정부는 무역협정을 상황에 따라 변경하거나 폐기할 수 있는 임시적 수단으로 접근함. 또한 무역 분야를 넘어 국방, 첨단기술, 에너지, 안보 의제를 포괄하여 패키지로 협상하는 모습을 보이고 있는 점을 유념하여야 함.

이에 한국은 무역 분야 쟁점별 대응뿐만 아니라 산업·외교·안보를 통합한 다층적 전략을



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Studies

마련하여야 함. 우선 NTE 보고서에서 미국이 제기하는 쟁점부터 면밀히 검토하여 부처간 협업을 통해 레드라인을 설정할 필요가 있음. 나아가 민관 협력을 통해 정보 공유와 입장 조율을 강화하고, 미국의 對中 견제 요구와 중국과의 경제 관계를 균형 있게 관리하며, 무역 다변화를 위한 CPTPP 가입 검토도 유의미한 대응방안이 될 것으로 사료됨. 또한, 국내 여론 수렴과 협상 결과에 대한 투명한 정보 제공을 통해 산업계 이해와 국민적 공감대를 확보함으로써 불필요한 사회적 비용을 최소화할 것이 요구됨.



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

I. 서론

1. 연구 배경

1994.1월 발효한 북미자유무역협정(North American Free Trade Agreement, 이하 ‘NAFTA’)¹⁾은 미국, 멕시코, 캐나다 3국 간 대부분의 관세를 철폐, 지식재산권 보호, 분쟁해결 메커니즘 구축, 부속 협정(side agreements)을 통한 노동 및 환경보호 조치 이행 등을 목표로 삼았음. NAFTA는 당시 미국, 캐나다는 선진국과 개발도상국인 멕시코 간의 전례 없는 통합으로 평가받았으며, 동 협정 발효 이후 북미 지역 무역 규모는 크게 증가하였음.²⁾

그러나 NAFTA는 미국 제조업 일자리의 해외 이전, 멕시코 저임금 근로자들과의 경쟁 심화, 노동 및 환경 보호 미비 등을 이유로 오랜 기간 정치적 표적(political target)이 되었음. 2008년 당시 대통령 후보였던 버락 오바마(Barack Obama)는 무역 회의론에 대응하며 NAFTA 재협상에 더욱 엄격한 노동 및 환경 기준을 포함시키겠다고 공언하였음. 다만, 멕시코와 캐나다 포함, 11개국과의 포괄적인 무역협정인 환태평양경제동반자협정(Trans-Pacific Partnership, 이하 ‘TPP’)을 통해 NAFTA의 한계를 보완하고자 하였음.³⁾ 그러나 이후 TPP 탈퇴로 NAFTA 개정 또는 재협상 문제는 제대로 다뤄지지 않음.

한편, 트럼프 대통령은 2016년 후보 시절부터 NAFTA에 대한 비판적인 견해를 표명하며 탈퇴를 공언해 왔음. 결국 2017.8.16일 NAFTA 재협상이 개시되었고, 2018.9.30일 최종 합의가 도출되었으며, ‘미국-멕시코-캐나다 협정(United States-Mexico-Canada Agreement, 이하 ‘USMCA’)⁴⁾’으로서 2020.7.1일 발효되기에 이름.

트럼프 1기 행정부의 통상 분야 핵심 성과로 언급되던 USMCA는 트럼프 2기 행정부 출범과 동시에 재협상 논의 대상이 되고 있음. 2024.10월 당시 후보자 신분의 트럼프 대통령은 취임

1) 1992.12.17일 조지 부시(George H. W. Bush) 대통령이 서명, 1993.11.20일 의회 승인.

2) 2011년 NAFTA 회원국 간 무역규모는 1조 달러에 이르며, 2016년 캐나다와 멕시코는 미국의 주요 수출시장으로서 전체 수출의 34%를 차지하였음. Congressional Research Service(이하 ‘CRS’), “The North American Free Trade Agreement(NAFTA)”, (May 24, 2017), p.11.

3) The Guardian, “Obama raises Nafta renegotiation during first official visit to Canada”, (February 19, 2009) available at <https://www.theguardian.com/world/2009/feb/19/barack-obama-stephen-harper-canada-visit>

4) 캐나다에서는 Canada-United States-Mexico Agreement(CUSMA), 멕시코에서는 Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá(T-MEC)으로 칭함. 본고에서는 USMCA로 통일하여 기술함.



과 동시에 USMCA상의 6년 주기 검토 의무화 규정을 발동하겠다고 공언함. USMCA 제34.7 조는 문언상 ‘재협상(renegotiation)’이 아닌 ‘공동 검토(joint review)’를 규정하고 있음. 동 규정에 따르면 2026.7월이 공동 검토 시한임.

2025.1.20일 트럼프 대통령은 취임과 동시에 ‘미국 우선주의 통상정책(America First Trade Policy, 이하 ‘AFTP’)'에 관한 대통령 각서(Presidential Memorandum)에 서명함. 동 각서는 2025.4.1일까지 상무부, 재무부, 무역대표부(이하 ‘USTR’) 등에 대하여 ‘불공정하고 불균형한 무역 문제 해결’을 위해 (i) 미국 무역적자 원인과 이로 인한 경제적 및 안보적 영향과 위험을 조사하고 적절한 조치를 권고할 것, (ii) 기존 무역협정을 검토하여 적절한 개정안을 권고할 것, (iii) 미국의 수출 시장 접근 확보를 위해 협상 가능한 국가를 파악하여 권고할 것 등을 요구함. 특히 USMCA를 구체적으로 명시하여 검토할 것을 요청하였음.

한편, 이와는 별도로 트럼프 대통령은 취임 직후 멕시코와 캐나다에 대하여 행정명령을 통해 USMCA상의 의무를 뒤엎는 추가 관세 조치를 발동하였음. 일각에서는 이러한 조치가 USMCA 재협상을 의도한 전략이라고 평가하지만, USMCA 재협상과는 별도의 조치로 보는 견해도 있음.

USMCA 제34.7조상의 공동 검토가 단순한 협정 이행평가 수준을 넘어 실질적인 재협상 도구로 활용될 가능성도 제기되고 있는바, USMCA의 향후 존속 및 개정 여부는 3국간 정치적·경제적 이해관계 및 협상 전략 등에 따라 결정될 것으로 전망됨. 즉, USMCA 공동 검토 조항이 부분 또는 전면 ‘재협상’으로 활용될지는 3국간의 공식적 논의 동향을 살펴보면서 판단하여야 함. 다만, 2025.8월 기준 공동 검토 또는 재협상 논의가 공식적으로 착수되지 않은바, 각국의 정책 기조 및 논의 동향 등을 분석함으로써 향후 전개 양상을 예측할 수 있을 것임.

2. 연구 목적 및 구성

본 연구는 트럼프 2기 행정부 출범 이후 불거지고 있는 USMCA 개정 또는 재협상 가능성에 대한 논의 동향을 검토하여 향후 ‘한미 FTA’에 미칠 수 있는 영향에 대한 정책적 대응을 위한 기초자료를 제공하는 동시에 해당 영향을 평가하고 시사점을 도출하는 데 있음.



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

트럼프 1기 행정부는 NAFTA와 한미 FTA에 대해 무역적자를 지적하며 일관되게 비판적인 입장을 견지해 왔음. 이러한 기조는 NAFTA 재협상을 통해 USMCA를 발효시키는 한편, 한미 FTA 개정의정서 발효 배경이 되었음.

한편, 2025.4.3일, 지난 1.20일 발표된 AFTP 각서에 따른 보고서 요약본이 공개되었음. 한미 FTA는 USMCA와는 달리 검토 대상으로 지목되지는 않았으나, (i) 한국에 대해 지속적으로 무역적자에 따른 불균형 문제를 제기해 온 점, (ii) 트럼프 대통령이 특히 중요하게 여기는 분야가 자동차 산업인 점 등을 고려할 때, 한미 FTA 역시 2018년 개정 협상을 거쳤음에도 미국 입장에서는 다시 ‘현대화(modernize)’ 할 필요성이 있다고 볼 여지를 간과할 수 없음.

한미 FTA에는 USMCA 공동 검토와 같은 조항이 포함되어 있지 않지만, 2018년 개정 협상 경과에서 확인되는 절차와 동일한 수순 등을 통해 개정 논의가 가능함.⁵⁾ 당시 로버트 라이트하이저(Robert Lighthizer) USTR 대표는 한미 FTA 개정 논의를 위해 공동위원회 특별회기 개최를 요청하였고, 한국 측은 통상절차법에 따라 한미 FTA 개정에 요구되는 국내 절차를 진행한 바 있음.⁶⁾

트럼프 1기 행정부는 시대적 변화에 부합하지 못하고 미국에 불공정하고 불균형한 결과를 초래한 무역협정으로 NAFTA와 한미 FTA를 구체적으로 지목하여 개정 필요성을 지속적으로 제기해왔음.⁷⁾ 이러한 문제의식은 두 협정 모두에 대해 구조적인 재검토 및 개정 협상 착수로 이어졌으며, NAFTA는 USMCA로의 전환이라는 성과로, 한미 FTA는 2019.1월 개정의정서 발효로 구체화 됨.

나아가 두 협정은 트럼프 2기 행정부 출범과 함께 새로운 논의 국면에 놓임. 한미 FTA의 경우 부분 또는 전면 수정 이외에도 미국의 자국 산업 및 안보, 지정학적 이해를 바탕으로 새로운 형태의 별도 양자 무역협정 체결로 변모할 가능성도 배제할 수 없음. 특히 지난 7.30일 타결된 한미 간 관세협상으로 사실상 한미 FTA가 무력화 되어 사문화되었다는 지적도 나오

5) 한미 FTA 제24.2조(개정) 양 당사국은 이 협정의 개정에 서면으로 합의할 수 있다. 개정은 양 당사국이 각자 적용가능한 법적 요건 및 절차를 완료하였음을 증명하는 서면통보를 교환한 후 양 당사국이 합의하는 날에 발효한다.

6) 산업통상자원부, “한미 FTA 개정협상 결과 및 향후계획”, (2018.9), p.1.

7) USTR, “2018 Trade Policy Agenda and 2017 Annual Report of the President of the United States on the Trade Agreements Program(이하 ‘Trade Policy Agenda Report’),” (March 2018), p.4.



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

는바, 결과적으로 한미 FTA 역시 어떠한 형태로든 조정이 요구되지 않을지 우려하는 시각이 있음.⁸⁾

트럼프 1기 행정부의 통상정책은 자국 산업 보호와 무역 불균형 해소라는 목표 아래 양자주의(bilateralism) 및 협정 재협상주의(agreement revisionism)를 핵심 전략으로 설정한 것임. 트럼프 2기 행정부는 이러한 기조를 더욱 강화하는 양상을 보이고 있음.

이에 본고는 USMCA 공동 검토 및 재협상, 개정 관련 논의 현황과 쟁점을 3개국 정부, 학계 및 산업계 등의 입장에서 살펴보고 이를 바탕으로 한미 FTA에 대한 잠재적 개정, 재협상 관련 시사점을 도출하고자 함.

이에 트럼프 1기 행정부에서의 NAFTA 개정 논의, 트럼프 2기 행정부에서의 USMCA 개정 논의를 구분하여 구체적으로 살펴보고, 이에 대한 각국의 입장과 주요 산업별 쟁점을 확인함. 나아가 이러한 논의가 한국에 시사하는 바를 정리하여 향후 한미 FTA 재개정 논의 추이 및 통상 전략 대응방향에 대한 결론을 제시함.

II. 트럼프 1기 행정부에서의 NAFTA 개정 논의

2016년 미국 대통령 선거운동 기간 내내 당시 후보자였던 트럼프 대통령은 NAFTA를 ‘최악의 협정(worst deal ever)’이라고 묘사하며, 개정 또는 탈퇴를 공언해왔음.⁹⁾ NAFTA 재협상의지는 2017.1월 대통령 취임 이후 발표된 통상정책의제 보고서에서 지속적으로 확인됨.¹⁰⁾ 결과적으로 NAFTA는 재협상을 거쳐 2018.9.30일 USMCA라는 새로운 이름의 협정으로 타결, 2020.7.1일 발효되기에 이름.

1. 개정 논의 배경

8) 중앙일보 지면, “트럼프, 임기 끝날 때까지 협상...뒤끝 청구서 전략 짜야”, (2025.8.8), p.10.

9) The Guardian, “Trump's Nafta threats would severely harm US, Mexican chief negotiator says”, (November 15, 2016) available at <https://www.theguardian.com/world/2016/nov/15/nafta-donald-trump-mexico-economy>

10) ‘통상정책의제 및 연례보고서(Trade Policy Agenda and Annual Report)’로 동 보고서는 1974년 무역법 제 163조에 따라 USTR이 매년 3월 1일까지 대통령이 의회에 제출하도록 규정된 공식 문서로, (i) 보고서가 제출되는 해당 연도의 미국 통상정책의 목표와 우선순위(관련 법안, 진전사항 등 포함), (ii) 전년도 무역협정 운영(새로운 무역협상, 무역협정의 변경사항 등)에 대한 내용을 담고 있음. 따라서 미국의 통상정책 방향과 전략적 기조, 구체적인 이행방안을 파악하는 데 유의미한 자료라 할 수 있음.



KIOI

Korea Institute of International and Economic Law

트럼프 대통령 취임 이후 2017.3월 발표된 통상정책의제 보고서에 따르면 미국 통상정책의 가장 중요한 목적은 모든 미국인에게 더 자유롭고 공정한 방식으로 무역이 확대되어 미국 경제 성장 증진, 미국 내 일자리 창출 촉진, 무역 상대국과의 호혜주의 증진, 제조 기반 강화 및 방위력 증대, 농업 및 서비스 산업 수출 확대임. 그러나 그간의 국제무역협정을 통해 이러한 이점을 명확히 달성하지 못한바, 새로운 접근이 필요하다고 봄. 이에 트럼프 행정부는 다자간 협상보다 양자 협상에 집중하고, 목표 달성이 어려울 경우 무역협정 재협상을 추진할 것임을 밝힘.¹¹⁾

동 보고서는 1980년대 후반부터 미국이 NAFTA를 비롯하여 다양한 무역협정을 체결, 실제 수출 증가 등 상당한 혜택을 향유하여 왔으나, 2000년대 이후 미국 GDP 성장률 둔화, 고용 증가율 부진, 제조업 고용의 급격한 감소 등 위기를 맞이한 상황을 지적함.¹²⁾ 특히 구체적으로 NAFTA와 한미 FTA를 언급하며, 상품무역 적자의 급격한 증가로 미국의 무역협정에 대한 접근 방식을 전면적으로 재검토해야 한다고 강조함.¹³⁾

2018.3월 발표된 통상정책의제 보고서에서는 NAFTA에 대한 미국 행정부의 인식을 구체적으로 기술하고 있음.¹⁴⁾ 피터슨 국제경제연구소(Peterson Institute for International Economics)에 따르면, NAFTA는 미국에 17만 개의 일자리를 창출하고, 2000년대까지 對멕시코 무역 흑자를 증대시킬 것으로 전망되었음. 그러나 對멕시코 상품무역 수지는 NAFTA 발효 직후부터 악화, 1995년에는 150억 달러, 2017년에는 710억 달러 이상의 적자를 기록함. 결과적으로 제조업 부문 일자리 감소, 미국 내 도시 공장 폐쇄 및 국경 이전이 초래됨. NAFTA는 수천 개의 미국 기업이 멕시코 노동자들에게 훨씬 낮은 임금을 지불할 기회를 제공하였음. NAFTA 발효 이후 멕시코와 미국의 임금 및 노동 생산성 격차는 더욱 벌어졌음. 더욱이 NAFTA는 미국 전역의 기업들로 하여금 의도적이든 아니든 멕시코로의 아웃소싱(outsourcing)을 유도함. 아울러 NAFTA는 농업부터 첨단기술 산업에 이르기까지 여러 산업 분야에서 장기간 지속되어 온 캐나다의 불공정 무역관행을 해결하지 못하였음. 이에 2017.8월 NAFTA 재협상이 개시되었음.

11) USTR, "2017 Trade Policy Agenda Report", (March 2017), p.1.

12) *ibid.*, p.5.

13) *ibid.*, p.6.

14) *supra* note 7, pp.7-9.



2. 미국의 NAFTA 재협상 목표

2017.7월 USTR은 NAFTA 재협상 목표를 발표하였음.¹⁵⁾ 미국의 무역적자를 줄이고 미국 제조업, 농업, 서비스업에 대한 멕시코와 캐나다 시장 접근성을 개선하여 모든 미국인에게 공평한 협정을 추구하는 것이라 밝힘. 또한 디지털 경제 장(chapter)을 추가하고 NAFTA 협정에 포함된 노동 및 환경 의무를 통합하고 강화하며, 불공정한 보조금, 국유기업의 시장 왜곡 관행, 과도한 지식재산권 제한 철폐를 위해 노력할 것임을 언급함.¹⁶⁾

< USTR이 제시한 NAFTA 재협상 주요 목표 >¹⁷⁾

분야		내용
상품무역		미국의 무역수지 개선 및 NAFTA 회원국과의 무역적자 감축
산업재		기존 상호 무관세 시장접근성 유지, 비관세 장벽 해소 규율 강화
		미국 섬유 및 의류제품에 대한 기존 무관세 접근성 유지, 수출 증진
농산물		불필요한 상이한 규제에 의한 부담 완화, 규제 협력/호환성 강화
		기존 상호 무관세 시장 접근성 유지, 잔여 관세 인하/철폐, 수출 증진
		비관세장벽(관세율 할당 제한, 교차 보조금, 가격차별 등) 철폐
		불필요한 상이한 규제에 의한 부담 완화, 규제 협력/호환성 강화
SPS 조치		과학 기반 조치, 모범규제관행, 수입검사, 동등성 및 지역화 등 WTO 권리/의무 기반의 집행 가능한 SPS 의무 규정
		미국 식품/농산물 수출 장벽에 대한 신속 해결 메커니즘 수립
관세, 무역원활화 및 원산지 규정		
	관세/무역원활화	모든 관세법, 규정 및 절차를 인터넷에 공개, 투명성 증대
		수출 및 통과 관련 서류 및 절차 간소화
		세관 결정에 대한 행정 및 사법적 항소 가능
		당사국 간 정보 공유, 무역 우선순위 협력을 위한 위원회 설립
	원산지 규정	필요시 원산지 규정 개정 및 강화, 회원국에서 생산된 제품에만 NAFTA 혜택 부여
TBT		기술규정 및 적합성평가절차 초안 공개

15) USTR, "USTR Releases NAFTA Negotiating Objectives", (July 17, 2017) available at <https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2017/july/ustr-releases-nafta-negotiating>

16) 2017.5.18일 트럼프 대통령 지시에 따라 당시 로버트 라이트하이저(Robert Lighthizer) USTR 대표는 의회에 NAFTA 재협상 개시 의사를 통보하는 서한을 발송함. 이후 USTR은 의회, 이해관계자, 일반 대중과 광범위한 협의를 진행하였음.

17) USTR, "Summary of Objectives for the NAFTA Renegotiation", (July 17, 2017). 표는 동 보고서 내용을 정리하여 작성함.



KIOI

Korea Institute of International Law & Economics

		타국 이해관계자에 의견 제시 기회 제공, 투명성 및 공청회 조항 포함
		양자 및 제3자 무역문제, 지역 및 다자간 활동 조정, 규제 협력 모범규제관행 이행 등을 위한 TBT 위원회 설립
모범규제관행		상호호환성 증대, 대중 의견 수렴 기회 제공 등
통신 및 금융서비스 포함한 서비스 무역		
	서비스 무역	외국서비스 공급업체 차별, 시장 내 서비스 공급업체 수 제한, 서비스 공급업체의 先 현지진출 요건 금지
	통신서비스	예외 설정시 가능한 가장 좁은 범위의 예외를 네거티브 방식 협상
	금융서비스	투명한 규제, 독립적인 규제기관, 합리적인 네트워크 접근성 제공, 통신서비스 공급업체의 기술선택 보호
디지털 무역 및 국경간 데이터 이전		국경간 데이터 이전 제한 및 컴퓨팅 시설 현지화 금지
투자		디지털 제품 무관세, 국경간 데이터 이전 제한 및 컴퓨팅 시설 현지화 금지, 소스코드 공개 의무화 금지
지식재산권		투자 장벽 완화/철폐, 미국 內 NAFTA 회원국 투자자들에게 국내 투자자보다 더 큰 실질적 권리 부여되지 않도록 함
투명성		미국법과 유사한 보호기준 반영, 의약품 등 미국 제품의 시장 접근 저해 방지
국유 및 통제기업		미국법과 동등한 수준의 투명성 보장, 이해관계자에게 의견 제시 등 적절한 기회 보장
경쟁정책		국유기업 정의에 소수 지분에 의한 통제 포함
노동		국유기업에 대한 강력한 보조금 규제 적용 보장, 공정한 규제 보장
		외국 국영기업의 상업활동에 대한 관할권 부여(제한된 주권면제)
		절차적 공정성, 집행 협력 증진
		노동 조항을 협정 핵심으로 포함,,
		국제노동기구(ILO) 기준을 회원국 법률 및 관행에서 채택/유지 (결사의 자유 및 단체 교섭권의 실질적 인정, 모든 형태의 강제 또는 의무 노동 금지, 아동 노동의 실질적 폐지 및 가혹한 형태의 아동 노동 금지, 고용 및 직업 관련 차별 철폐)
		최저임금, 근무시간, 산업 안전 및 보건 관련 근로기준 법률 마련
		강제노동으로 생산된 상품무역 금지
		공정하고 공평하며 투명한 행정 및 사법절차에의 접근
		노동 문제에 대해서도 동일한 분쟁해결 메커니즘 적용
		노동 의무 불이행시 직접 회원국 정부에 문제제기 절차 마련
		노동 문제 협력 및 조율 메커니즘 등 고위급 노동위원회 설립/유지
환경		환경 조항을 협정 핵심으로 포함,,
		환경 문제에도 동일한 분쟁해결 메커니즘 적용
		다자간 환경 협정(MEA)에 따른 의무 이행
		환경 의무 불이행시 직접 회원국 정부에 문제제기 절차 마련



	고위급 환경위원회 설립/운영
	불법/비신고/비규제(IUU) 어업 근절, 유해 어업보조금 금지
반부패	정부 부패 범죄화, 적절한 처벌 및 집행 수단 확보
무역구제	반덤핑, 상계관세 및 세이프가드 등 무역법 엄격 집행
	글로벌 세이프가드 제외 조항 폐지, 제19장 분쟁해결 메커니즘 폐지
	부패하기 위한 제품에 대한 별도 국내산업 규정 모색
	NAFTA 비회원국에서 수입되는 민감제품에 대한 조기경보 수입 모니터링 시스템 구축
정부조달	미국 제품 및 서비스의 NAFTA 시장 판매 기회 확대
	국가안보, 공중도덕/질서 또는 안전 보호, 인간/동식물 생명 또는 건강 보호, 지식재산권 보호 등에 대해서는 광범위한 예외 유지
중소기업	중소기업위원회 설립
에너지	에너지 생산 및 송전 투자, 시장접근 및 국유기업 원칙 유지/강화
분쟁해결	협약 및 기타 메커니즘을 통해 분쟁 조기 파악/해결 장려, 투명성
일반조항	미국의 정당한 국내 목적 보호(건강, 안전 및 필수적 안보)를 위한 예외조항 포함
통화	환율조작 방지

NAFTA 개정 자체는 오바마 행정부 시절에도 제기되어 온바, 새로운 사안은 아니었지만, NAFTA 개정이 진행된 방식에 대해서는 많은 관심이 집중됨. 공식적으로는 ‘재협상’이라고 불렸지만, 사실상 트럼프 행정부의 일방주의로 협상 여지는 많지 않았다는 견해가 있음.¹⁸⁾ NAFTA 재협상 과정에서 미국은 캐나다가 요구를 받아들이지 않는 경우 캐나다를 협정에서 완전히 배제하거나 자동차에 관세를 부과하겠다는 의도를 표출하기도 함.¹⁹⁾

물론 당시 쥐스탱 트뤼도(Justin Trudeau) 캐나다 총리는 USMCA를 두고 성공적인 재협상이라고 언급했으나, 일각에서는 NAFTA 폐기 가상 시나리오 대비 USMCA의 경제적 효과가 미미하다며, 캐나다 GDP가 0.249% 소폭 증가할 것으로 예견하였음.²⁰⁾ 캐나다 외교부는 USMCA에 따른 새로운 자동차 원산지 규정이 북미 지역의 자동차 부품 생산을 증가시킬 수 있으나, 생산 비용 상승으로도 이어질 수 있어 결과적으로 북미산 자동차의 국제경쟁력 약화

18) Roberto Goulart Menezes, Karina Lilia Pasquariello Mariano, Flávio Contrera, “Hard Times: The United States and Mexico in NAFTA's Renegotiation Process”, *Contexto Internacional*, vol.44(2), (May 2022), p.2.

19) The Newyorker, “Trump’s Rebrand of NAFTA”, (October 3, 2018) available at <https://www.newyorker.com/news/news-desk/trumps-rebrand-of-nafta>

20) CBC, “New NAFTA beats no NAFTA, gov’t says, but no big economic boost coming for Canada”, (February 27, 2020) available at <https://www.cbc.ca/news/politics/nafta-economic-impact-analysis-1.5477542>



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

가 초래될 것을 우려하기도 함. 다만 NAFTA가 폐기될 경우 손실은 더 커질 우려가 있다고 보았음.²¹⁾ 멕시코의 경우 USMCA로의 변화에 대해 대체적으로 통상 분야에 있어 멕시코의 영향력을 확대하고 투자 불안을 해소할 것으로 기대하였음.²²⁾

3. USMCA 주요 내용

트럼프 대통령은 2018.10.1일 USMCA와 NAFTA는 매우 다른 협정이라 언급하였으나, 실질적으로 USMCA는 NAFTA의 기본 틀과 원칙을 계승하면서도, 일부 핵심 분야에서 구조 및 내용이 수정되고 대상이 확대된 형태로 설계되었다고 볼 수 있음.²³⁾ NAFTA 주요 내용은 다음과 같음.²⁴⁾

① **관세 장벽 완화/철폐** - NAFTA는 발효 후 15년에 걸쳐 북미지역에서 생산되는 상품에 대한 모든 관세와 대부분의 비관세 장벽의 점진적 철폐를 규정하였음. 일부 관세는 즉시 철폐, 대부분은 10년 이내 단계적 철폐 대상이며, 유리제품/신발/세라믹 타일 등 미국의 민감 수입 품목은 장기적인 철폐 일정을 부여받음.

(**섬유 및 의류**) 원산지 규정을 충족하는 북미지역 내 상품에 대한 모든 관세를 10년 동안 단계적으로 철폐함. NAFTA 이전에는 멕시코산 미국 의류 수입의 65%가 무관세 및 쿼터 없이 수입되었으며, 나머지 35%는 평균 17.9%의 관세율을 적용받음. 멕시코의 미국 섬유 및 의류 상품에 대한 평균 관세는 16%, 일부 상품에는 최대 20%의 관세가 부과되었음.

(**자동차 및 부품**) 자동차, 경트럭(light trucks), 엔진 및 변속기는 역내가치비율(Regional Value Content, RVC) 62.5%(기타 차량 및 자동차 부품의 경우 60%) 원산지 규정이 충족되는 경우 관세는 폐지됨. NAFTA 이전 미국은 멕시코산 수입품에 대해 자동차 2.5%, 경트럭 25%, 자동차 부품 3.1% 관세를 부과하였음. 미국과 캐나다 자동차 제품에 대한 멕시코 관세는 자동차 및 경트럭 20%, 자동차 부품 10-20%이었음.

21) *ibid.*

22) Centre for International Governance Innovation, "The USMCA Could Strengthen Mexico's Hand on Trade", (October 4 2018) available at <https://www.cigionline.org/articles/usmca-could-strengthen-mexicos-hand-trade/>

23) TIME, "Trump's NAFTA Replacement Largely Maintains the Status Quo on Free Trade", (October 1, 2018) available at <https://time.com/5411444/nafta-trump-deal-usmca/>

24) *supra* note 2, pp.5-9.



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

(농업) 관세는 15년에 걸쳐 단계적으로 철폐, 설탕과 옥수수 등 민감 품목은 장기 철폐 대상임. NAFTA 발효 당시 미국-멕시코 간 농업 교역의 약 절반이 무관세로 전환됨. NAFTA 이전에도 미국-멕시코 간 관세는 대부분 상당히 낮았지만 일부 품목에 대해서는 최대 12% 관세가 부과되었음.

② 서비스 무역 - 서비스 제공업체에 대한 비차별 대우, 국경 간 판매 및 진입, 투자, 정보 접근과 관련된 특정 권리를 부여함. 각국은 특정 분야 제외 및 유보 조항을 설정, 해상 운송(미국), 영화 및 출판(캐나다), 석유 및 가스 시추(멕시코) 등임.

③ 외국인 투자 - NAFTA는 상당한 투자 장벽을 제거하고, 투자자 보호를 보장하며, 투자자와 NAFTA 회원국 간 분쟁해결 메커니즘을 규정하였음. 국가별 자유화 약속과 멕시코 에너지 부문, 국가 안보, 캐나다 문화 산업 관련 예외 조항이 포함되었음.

④ 분쟁해결절차 - NAFTA는 분쟁해결을 위한 중재 시스템을 구축하였음. 초기 협의 및 NAFTA 무역위원회에 대한 문제 제기, 또는 중재 패널 절차가 포함됨. 아울러 반덤핑 및 상계관세 결정 관련 분쟁을 해결하기 위한 별도의 분쟁해결 조항도 규정하고 있음.

⑤ 노동 및 환경 부속 협정(side agreements) - NAFTA 협정문에는 노동 및 환경 조항이 포함되지 않음. 이에 노동·환경계 반대에 직면하는 등 NAFTA 좌초 위기가 있었음. 빌 클린턴(Bill Clinton) 미국 대통령은 취임 이후 캐나다와 멕시코 대표단과 함께 NAFTA 부속 협정으로 '북미 노동협력협정(NAALC)'과 '북미환경협력협정(NAAEC)'에 합의, 1994.1.1일 NAFTA와 같은 날에 발효되었음.

NAFTA와 USMCA는 차이점보다는 공통점이 더 많으며, 재협상 영향이 그리 크지 않다는 전망도 있었음. 2019.12월 미국 국제무역위원회(International Trade Commission, 이하 'ITC')는 USMCA 초기안(initial version)은 6년 후 17만 6천 개의 일자리를 창출하고 GDP의 경우 0.35% 증가시킬 것이라 평가하였는데, 이는 “보통(moderate)” 수준이라고 평가함.²⁵⁾ 이하에서는 NAFTA와의 차이점을 중심으로 USMCA 주요 내용을 확인함.²⁶⁾

25) CNN, “6 key differences between NAFTA and the USMCA deal that replaces it”, (December 17, 2019) available at <https://edition.cnn.com/2019/12/10/politics/nafta-us-mexico-canada-trade-deal-differences>

26) International Trade Administration, “USMCA vs NAFTA”, available at <https://www.trade.gov/usmca-vs-nafta>; USTR, “United States-Mexico-Canada Trade Fact Sheet Modernizing NAFTA into a 21st Century Trade Agreement”, available at <https://ustr.gov/trade-agreements/free-trade-agreements/united-states-mexico-canada-agreement/fact-sheets/modernizing>



< NAFTA vs. USMCA >

NAFTA 22개 장(chapter)	USMCA 34개 장
제1장 목적	제1장 최초 규정 및 일반적 정의
제2장 일반 정의	제2장 내국민대우 및 상품의 시장접근
제3장 내국민대우 및 상품의 시장접근	제3장 농업
제4장 원산지 규정	제4장 원산지 규정
제5장 세관절차	제5장 원산지 절차
제6장 에너지 및 기초 석유화학	제6장 섬유 및 의류
제7장 농업 및 SPS 조치	제7장 세관 행정 및 무역 원활화
제8장 비상조치 - 세이프가드	제8장 멕시코의 탄화수소 소유권 인정
제9장 TBT 표준 관련 조치	제9장 SPS 조치
제10장 정부조달	제10장 무역구제
제11장 투자	제11장 TBT
제12장 국경간 서비스 무역	제12장 부문별 부속서 (화학물질, 화장품, 정보통신기술, 에너지 성능기준, 의료기기 및 의약품 등)
제13장 통신	제13장 정부조달
제14장 금융 서비스	제14장 투자
제15장 경쟁정책, 독점 및 국유기업	제15장 국경간 서비스 무역
제16장 사업자의 일시적 입국	제16장 사업자의 일시적 입국
제17장 지식재산	제17장 금융 서비스
제18장 공표, 통보 및 법률 운용	제18장 통신
제19장 반덤핑상계관세판정심사	제19장 디지털 무역
제20장 제도적 장치 및 분쟁해결절차	제20장 지식재산권
제21장 예외	제21장 경쟁정책
제22장 최종규정	제22장 국영기업 및 지정 독점기업
* 북미환경협력협정 (North American Agreement on Environmental Cooperation)	제23장 노동
* 북미노동협력협정 (North American Agreement on Labor Cooperation)	제24장 환경
	제25장 중소기업
	제26장 경쟁력
	제27장 반부패
	제28장 모범규제관행
	제29장 공표 및 행정절차
	제30장 행정 및 제도 규정
	제31장 분쟁해결
	제32장 예외 및 일반 규정
	제33장 거시경제정책 및 환율 문제
	제34장 최종규정



KIOI

Korea Institute of Organic Industry

(1) 농업

NAFTA의 기존 무관세 혜택을 유지하고, 캐나다 유제품 시장 개방에 대한 내용이 담김. 특히 캐나다의 경우 6, 7등급 우유를 폐지하고 수출 페널티를 적용하여 캐나다 유제품이 미국 제품보다 더 저렴하게 판매되던 것을 조정할 수 있도록 함.²⁷⁾ 또한 탈지분야, 농축유단백, 영유아용 조제분유가 일정 수량 이상 출하될 경우에도 수출 페널티를 적용함. 그밖에 유전자 편집 등 신기술을 포함한 농업 생명공학 협력을 다룸.

(2) 관세, 원산지증명서

NAFTA 하에서 무관세 품목은 USMCA에서도 무관세임. 캐나다는 유청과 마가린 관세를 철폐할 예정임. USMCA는 원산지 증명서를 요구하지 않는 대신, 원산지 증명을 위한 최소한의 자료(data elements) 제출을 요구함.²⁸⁾

(3) 원산지 규정

NAFTA와 USMCA의 품목별 원산지 결정기준(Product-Specific Rules, 이하 'PSR')은 유사하며, 역내가치비율(Regional Value Content, 이하 'RVC')을 산출함. 그러나 자동차 및 자동차 부품, 일부 철강 및 화학제품 등에서는 차이가 있음. 특정 부문에서 USMCA는 NAFTA 보다 더 높은 RVC를 요구함.

① 화학 - NAFTA에서와는 달리 원산지 결정기준에 가공공정기준을 추가함. HS코드 제28장부터 제39장에 이르는 화학제품에 대해서는 8가지 공정(화학반응, 정제, 입자크기 변화, 분리금지 등)이 이루어진 경우 원산지로 인정하는 조항을 추가함. 이는 한미 FTA 등 미국이 체결한 여타의 무역 협정과 동일한 내용임.²⁹⁾

27) 6, 7등급 우유는 2017년 초에 캐나다가 자국 낙농산업 보호를 위해 도입한 우유가격제도로 이를 폐기함으로써 미국의 캐나다에 대한 낙농시장 접근성이 확대됨. 조문희, 권혁주, 강민지, "NAFTA 재협상(USMCA) 결과: 평가와 시사점", 「KIEP 오늘의 세계경제」, vol.18. No.36, (2018.10.19), p.5. ; 설송이, 제현정, "미국-멕시코-캐나다 협정(USMCA) 주요내용과 시사점", 「KITA 통상 리포트」, vol.23, (2018.10), p.8.

28) 수입자, 수출자 또는 생산자(인증자 표시), 인증자 이름 및 주소, 수출자 이름 및 주소, 수입자 이름 및 주소, 상품명 및 HS코드 6자리, 상품이 USMCA 원산지 요건을 충족하는 특정 기준, 원산지포괄증명기간(blanket period), 인증 서명 및 날짜 등. 2,500 달러 이하 수입품에는 인증이 필요하지 않음.

29) KOTRA, "USMCA 발효에 따른 산업별 영향 및 시사점", Global Market Report 20-012, (2020.6), p.18.



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

② **철강** - HS코드 제73장에 해당하는 일부 철강 및 철 제품에 대해 중량 기준 철강의 70%가 북미산일 것을 요구함.

③ **섬유** - 봉제실(sewing thread), 좁은 신축성 직물(narrow elastic fabrics), 주머니 안감 직물(pocketing), 코팅 직물(coated fabrics)을 북미지역에서 조달하도록 요구함. USMCA 원산지 규정 예외조항이 남용되어 북미지역 공급망을 훼손하지 않도록 관세특혜수준(Tariff Preference Levels, 이하 ‘TPL’)을 재조정함.³⁰⁾ 캐나다와 멕시코로부터의 미국 수입에 대한 일부 TPL은 축소하는 한편, 캐나다로의 미국산 의류 및 기타 완제품 수출에 대한 PTL은 대폭 확대하여 미국 제조업체에 상당한 신규 수출기회를 제공함. 또한 USMCA를 통해 제조업체는 북미에서 일반적으로 구할 수 없는 섬유 원자재(예: 레이온 섬유 및 겉으로 보이는 안감 원단)를 사용할 수 있으며, 원산지 요건을 충족하는 상품에 허용되는 비원산지 원료의 허용 한도 비율이 7% → 10%로 상향됨.

④ **자동차** - USMCA 발효 후 3년에 걸쳐 자동차 및 경트럭의 RVC를 62.5% → 75%로 단계적으로 상향하였음. 아울러 발효 후 4년, 7년 두 단계에 걸쳐 중형 및 대형 트럭의 RVC는 70%로 상향하였음. 적격 차량(qualifying vehicles)의 일정 비율이 북미지역 공장 또는 시설에서 시간당 평균 임금이 최소 16달러인 근로자에 의해 생산되어야 한다는 최초의 노동가치비율(Labor Value Content, 이하 ‘LVC’) 규정을 포함하였음. 자동차용 핵심, 주요 및 보완 부품의 RVC를 높이고 엔진, 변속기, 차축, 서스펜션, 전기차 배터리와 같은 핵심 부품은 북미지역에서 생산되어야 하며, 역내에서 조달되는 철강, 알루미늄 및 기타 핵심 부품 및 소재를 사용하여야 함. 자동차 생산업체는 철강 및 알루미늄의 최소 70%는 북미산을 사용하여야 함.³¹⁾

(4) 금융 서비스

미국이 체결한 무역협정 최초로 금융 데이터 현지화 의무 요건 금지를 규정함. 이는 금융 규제기관이 규제 및 감독 의무 이행에 필요한 경우 금융당국이 데이터에 접근할 수 있다는 것

30) 관세특혜수준이란 협정상 원산지 규정을 충족하지 못한 섬유 및 의류에 대해 제공하고 있는 특혜쿼터를 의미함. USMCA는 특혜관세 대상 물량 축소에 합의한 대신 원산지 기준 미충족 품목도 일정 물량까지 특혜관세 대상에 포함시키는 섬유류 관세특혜수준 규정을 인정함. KOTRA, 법무법인 광장, “USMCA 원산지 규정 해설서 -자동차·자전거 부품을 중심으로-”, 『KOTRA 자료』 20-201, (2020.11), p.13.

31) USMCA 자동차 원산지 규정을 통해 한국, 일본, 독일 등 자동차 부품 공급 국가에 대한 부품 의존도가 낮아져 북미지역의 일자리가 증대할 것으로 기대하는 전망이 있었음. 원산지 규정에 따른 비율 미충족시 2.5% 관세가 부과됨. 따라서 자동차 구매 비용 증가로 이어질 수 있다고 보았음. TACNA, “The Primary Differences Between NAFTA and USMCA”, (January 13, 2022) available at <https://tacna.net/the-primary-differences-between-nafta-and-usmca/>



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

을 조건으로 합의된 것임.

(5) 디지털 무역

기존 NAFTA에서는 없었던 장으로 기존 모든 국제협정 중 가장 강력한 수준으로 디지털 무역 분야를 규정하고 있음. 전자책, 비디오, 음악, 소프트웨어, 게임 등 전자적으로 배포되는 디지털 제품에 대한 관세 및 기타 차별적 조치 적용 금지, 국경 간 데이터 이전 보장, 개인정보보호에 대한 호환성 증진, 전자 인증 및 전자 서명 허용을 통한 디지털 거래 촉진, 소비자 및 기업의 기밀정보보호, 데이터 현지화 금지, 컴퓨터 소스코드 및 알고리즘의 공개 의무 방지 등을 규정하고 있음.

(6) 지식재산권

저작권 및 저작권접권에 대한 완전한 내국민대우 부여, 저작권 보호기간을 저작자 사후 70년 (NAFTA 50년 규정)으로 연장, 저작권 보호기간이 사람의 생존기간을 기반으로 하지 않는 경우 발행 이후 75년으로 규정함. 또한 온라인 불법복제 방지를 위하여 인터넷서비스제공자에 대한 면책(safe harbors) 규정을 마련함. 무역협정 중 지리적 표시 보호 시스템에 대한 가장 강력한 적법절차 및 투명성 요건을 규정함.

(7) 노동

미국 무역협정 중 가장 강력한 노동권 보호 조항이 포함됨. 노동 분야는 트럼프 대통령의 NAFTA 재협상 주요 목표 중 하나였음. 멕시코의 단체교섭에서의 노동자 대표에 대한 부속서 체결은 주요 성과로 거론됨.³²⁾ 멕시코는 단체교섭권을 효과적으로 인정하며, 단체협약에 대한 노동자의 비밀투표 보장 등 구체적인 입법조치를 취해야 함. 또한 국제노동기구(ILO)의 노동권 인정 및 이행, 강제노동 상품 수입금지, 노동법 집행 강화 등이 포함됨.

(8) 환경

32) ANNEX23-A(WORKER REPRESENTATION IN COLLECTIVE BARGAINING IN MEXICO)



미국 既체결 무역협정 중 집행 가능한 의무에 있어 가장 포괄적인 환경 보호 규범을 USMCA 본문에 수록함. 야생동물, 목재, 어류의 불법거래 금지, 대기질 개선 및 해양 쓰레기 방지 및 감소, 지속가능한 산림자원 지원, 환경영향평가에 대한 적절한 절차 보장 등이 포함됨. 또한 불법, 비신고, 비규제(illegal, unreported, unregulated, IUU) 어업 포함, 특정 유해 수산보조금 금지, 다자간 환경협정 관련 의무 유지/이행 등에 대한 규정도 삽입되어 있음.

(9) 분쟁해결절차

NAFTA는 (i) 투자자-국가 간 분쟁해결(Investor-State-Dispute Settlement, 이하 'ISDS'), (ii) 반덤핑/상계관세 판정에 대한 별도의 분쟁해결 패널, (iii) 협정 적용 또는 해석에 대한 국가 간 분쟁해결 등 3가지 메커니즘을 담고 있음. USMCA 역시 동일한 3가지 메커니즘을 포함하고 있으나, 미국-캐나다 간 ISDS 폐지, 미국-멕시코 간 ISDS 축소 유지 등 ISDS는 광범위하게 수정됨.³³⁾ 한편, USMCA는 제31장 분쟁해결 부속서에서 노동 분야 신속해결 메커니즘(Rapid Response Mechanism, 이하 'RRM')을 도입함.³⁴⁾ 이는 미국-멕시코, 캐나다-멕시코 간 일방 당사국이 타방 당사국 내 사업장에 대해 노동기준 미준수와 관련하여 조사를 요청하고 문제가 해결되지 않을 경우 해당 사업장에 구제조치를 부과할 수 있도록 마련한 것임.³⁵⁾

(10) 기타

USMCA 제32.10조는 비시장 국가(Non-Market Country)와의 FTA를 규정함. 비시장 국가와 FTA 체결시 최소 3개월 전에 타방 당사국에 FTA 개시 의사를 통보해야 하며, 서명 30일 이전에 타방 당사국이 협정 전문(全文)을 검토할 수 있도록 해야 함. 특히 비시장 국가와 FTA 발효시 타방 당사국은 6개월 통지로 USMCA를 종료하고, 동 협정은 다른 두 당사국 간의 양자협정으로 대체되는 것을 허용하여야 함. 한편, NAFTA와의 주요한 차이점 중 하나

33) 각각 NAFTA 제11장(USMCA 제14장), 제19장(USMCA 제10장), 제20장(USMCA 제31장)에서 규정하고 있음. 국가 간 분쟁 메커니즘의 경우 USMCA 제31장은 NAFTA 제20장의 주요 골격을 대체로 반영하고 있으나, 패널 구성 저지(panel blocking)를 방지하기 위하여 자유무역위원회(Free Trade Commission, 이하 'FTC') 협의 절차 생략, 명부(roster) 작성 방식 변경 등 절차적 개선사항 등을 도입하였음.

34) ANNEX 31-A(Facility-Specific Rapid Response Labor Mechanism), ANNEX 31-B(Canada-Mexico Facility-Specific Rapid Response Labor Mechanism)

35) 이천기, "무역과 노동의 연계에 관한 글로벌 규범 현황과 시사점", 「연구자료 22-09」, (2022.12), p.67.



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

는 협정 발효 후 16년 경과 후 협정이 만료되는 일몰조항(sunset clause)임. 다만, 6년마다 공동 검토를 통해 갱신하는 방식으로 협정을 운용하기로 함. 아울러 USMCA는 거시경제정책 및 환율 문제 내용을 삽입, 외환시장 개입 등을 통한 자국 통화의 경쟁적 평가절하를 자제하고 환율 관련 투명성 의무 요건을 규정함.

III. 트럼프 2기 행정부에서의 USMCA 개정 논의

1. 개관

2018.10월, 트럼프 대통령은 USMCA에 대해 “미국 역사상 가장 현대적이고, 최신의 균형 잡힌 무역협정으로, 역대 가장 진보된 근로자 보호 체제를 갖추게 될 것”이라고 자평한 바 있음.³⁶⁾ 그러나 이후 2024.10월, 당시 후보자였던 트럼프 대통령은 한 토론회에서 취임과 동시에 USMCA 6년 재협상 조항을 발동하겠다는 의사를 멕시코와 캐나다에 공식적 통보할 것이라고 공개 발언함.³⁷⁾

원칙상 USMCA 제34.7조(검토 및 기간연장) 1항에 따라, USMCA는 발효일로부터 16년 동안 유효하게 존속하되, 각 당사국이 다음 16년 동안 협정 유지를 원하지 않으면 종료됨(2036년 종료 예정). 2항은 ‘공동 검토(joint review)’를 규정, 발효 이후 매 6년마다 USMCA 위원회³⁸⁾가 협정 운용을 검토하고, 각 당사국이 제출한 권고사항을 논의하여 적절한 조치를 결정하도록 되어 있음. 각 당사국은 동 회의 개최 최소 1개월 전까지 권고사항을 제출할 수 있음. 공동 검토시 3항에 따라 각 당사국은 USMCA 존속 기간을 16년 더 연장할 것인지 여부를 서면으로 확인하여야 함. 이처럼 USMCA는 일몰조항을 통해 6년마다 협정 성과를 평가하고 갱신 여부를 결정하도록 되어 있음.³⁹⁾

36) The White House, “Remarks by President Trump on the United States–Mexico–Canada Agreement”, (October 1, 2018) available at <https://trumpwhitehouse.archives.gov/briefings-statements/remarks-president-trump-united-states-mexico-canada-agreement/>

37) CNN, “Trump wants to renegotiate his own trade deal with Mexico and Canada”, (October 14, 2024) available at <https://edition.cnn.com/2024/10/14/politics/usmca-trump-renegotiate>. 당시 발언 전문(全文)은 다음 참고. <https://rollcall.com/factbase/trump/transcript/donald-trump-speech-detroit-economic-club-october-10-2024/>

38) USMCA 제30.1조에 따라 3개국은 FTC를 설립하여 동 협정 이행 및 운영 관련 사항, 협정 개정 제안, 작업 반 업무 감독 등의 역할을 부여하기로 함.

39) 어느 한 당사국이 협정 갱신을 거부할 경우, 위원회는 USMCA 잔여 존속 기간 동안 매년 회의를 열어 공동 검토를 실시하여야 함(34.7조 4항 참고).



이에 따라 USMCA 최초 공동 검토 시기는 2026.7월로 예정됨. 그러나 각 당사국의 권고 및 제안사항을 어떻게 평가하고 무엇을 채택할지 등 공동 검토 메커니즘에 대한 구체적인 규정이나 지침은 부재함. 일각에서는 USMCA 제34.7조 공동 검토 관련 조항에 실질적인 또는 포괄적인 재협상(renegotiation)을 시사하는 문언이 명시되어 있지 않음을 지적함.⁴⁰⁾ 그러나 USMCA 규정상 의무화 된 ‘공동 검토’는 필요에 따라 정치적 의지를 통해 ‘재협상’ 단계의 시발점이 될 수 있음. USMCA는 ‘공동 검토’를 통해 별도의 비준 절차가 요구되는 혹은 약식의 신규 협정으로 부분/전면 수정 또는 대체될 수 있음. 그렇지 않다면 ‘공동 검토’를 통해 USMCA를 종료하고 새로운 대체 협정에 합의하는 등의 선택지도 고려할 수 있음. 이는 3개국 합의의 영역임.

2025.8월 현재 기준 3국 간 공동 검토 논의가 공식화 되지 않은바, 이에 각국의 국내절차 및 논의 동향을 확인할 필요가 있음. 물론 USMCA 규정상 제31장(분쟁해결), 제34.3조(개정)를 활용하여 조기 검토(early review options) 진행도 가능함. 이에 따라 2026.7월 이전 양자 협의나 예비 검토 단계를 통해 신속한 공동 검토를 추진하거나 잠재적인 재협상으로 진입할 수 있음.⁴¹⁾

3개국 간에 USMCA 연장에 대한 합의가 이루어지지 않더라도 USMCA는 2036년까지 유효하게 존속함. 그러나 연장이 불발될 경우 북미 역내 공급망과 투자 환경 전반에 구조적인 불확실성이 증대될 것으로 예상됨. 이로 인해 미국의 對中 경쟁 구도에도 부정적인 영향이 초래될 수 있음. 한편으로 USMCA는 트럼프 1기 행정부의 핵심 통상정책 성과로서 언급되어 온 점을 감안할 때, 협정의 전면적 종료/폐기보다는 ‘공동 검토’를 활용한 선별적 개정 또는 재협상으로 추진될 가능성이 있음.

2. 국가별 논의 동향

(1) 미국

40) Juan Carlos Baker, Diego Marroquín Bitar, and Earl Anthony Wayne, 「A Practical Guide to the USMCA 2026 Review: 3 Principles, 5 Rules for Success」, Wilson Center, Mexico Institute, Canada Institute, (November 2024), p.2.

41) American Chamber Mexico, “USMCA Review Process” available at <https://amcham.org.mx/usmca-review-process/>



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

2025.1.20일 취임 당일 AFTP에 관한 대통령 각서(Presidential Memorandum)가 발표됨. 동 각서에서는 통상정책을 국가안보의 핵심 요소로 간주, ‘불공정하고 불균형한 무역 문제 해결 과제’ 중 하나로 USMCA를 언급함(Section2(d)).⁴²⁾ 미국 관련법에 따라⁴³⁾ USTR 대표는 2026.7월에 예정된 USMCA 검토 준비를 위하여 관계부처 및 기관의 수장과 협의하여 USMCA가 미국 근로자, 농부, 목장주, 서비스 제공업체 및 기타 기업에 미치는 영향을 평가하고, 미국의 협정 참여에 대한 권고안을 제시하여야 함.

절차상 공동 검토가 시작되기 최소 270일 전에 연방관보에 이에 대한 공지를 게재하여야 하며, 공청회 등 관련 의견을 제시할 수 있는 기회를 제공하여야 함. 따라서 USTR은 2025.10.4일부터 청문회를 통해 협정 운용에 대한 대중 의견을 수렴하는 절차(public consultation process)를 밟아야 함. 이후 2026.1.3일까지 USMCA 성과 평가 및 향후 조치에 대한 권고안, 협정 기간 연장 여부에 관한 보고서를 미국 의회에 제출하여야 함.

한편, AFTP 각서에 따라 2025.4.1일 제출된 보고서에서는 ‘USMCA 재협상’에 대한 내용이 수록되어 있음. 보고서 자체는 비공개인바, 다음과 같은 요약본을 공개함.⁴⁴⁾ 트럼프 1기 행정부 시절 미국의 일자리를 앗아가는 NAFTA를 USMCA로 대체하였음. USMCA는 미국 수출업체들에게 새로운 시장에 접근할 수 있도록 하였고, 제조업의 미국 리쇼어링(reshoring)을 장려하는 규정을 채택하였음. 또한 변화하는 경제 상황에 맞추어 협정이 제대로 작동하도록 혁신적인 검토 메커니즘을 도입하였음. 미국의 USMCA 이행법에 따라 USTR은 2026.7월 이전 검토 절차를 개시하여야 함. 특히 비시장 경제 품목의 미국 유입을 줄이기 위한 원산지 규정 강화, 특히 캐나다로의 유제품 수출을 위한 시장 접근성 확대, 에너지 부문 등 멕시코의 차별적 관행 해결을 위한 조치를 비롯하여 많은 변화가 요구된다고 밝힘.

한편, 2025.2.1일(4일 발효) 트럼프 대통령은 불법 이민과 유독성 펜타닐(fentanyl)을 비롯한

42) The White House, “America First Trade Policy”, (January 20, 2025) available at <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/01/america-first-trade-policy/>

43) 19 U.S. Code §4611-Participation in joint review with Canada and Mexico regarding extension of the term of the USMCA and other action regarding the USMCA.

44) The White House, “Report to the President on the America First Trade Policy Executive Summary”, (April 3, 2025) available at <https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/04/report-to-the-president-on-the-america-first-trade-policy-executive-summary/>



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

마약류의 미국 유입을 중단할 것을 요구하며 캐나다와 멕시코산 수입품에 25% 추가 관세(캐나다 에너지 제품의 경우 10%) 부과를 명령하였음.⁴⁵⁾ 이에 따르면 미국은 전 세계에서 가장 개방적이고 평균 관세율이 가장 낮은 국가로, 미국 시장에 대한 접근은 특권인 반면, 2023년 기준 미국의 상품무역 적자는 1조 달러를 넘어 세계 최대 규모임. 또한 관세는 국익 보호를 위한 강력하고 검증된 도구(leverage)로 트럼프 대통령은 가용 가능한 수단을 활용하여 미국인의 안전과 국가안보를 최우선 순위에 둘 것을 밝힘.

트럼프 2기 행정부 출범 직후 멕시코와 캐나다에 대한 지속적인 관세 압박이 2026.7월 USMCA 공동 검토 예정 시점보다 더 빠르게 협정 재협상을 유도하려는 전략적 의도로 전망하는 시각도 있었음. 관세 위협을 이용해 USMCA 자동차 관련 규정을 변경하여 멕시코와 캐나다의 자동차 공장을 미국으로 이전하고자 한다는 것임. 트럼프 대통령 측근인 케빈 크레이머(Kevin Cramer) 상원의원(공화당, 노스다코타)은 USMCA 재협상은 의심의 여지가 없다고 밝힌 바 있음. 반면, 빌 해거티(Bill Hagerty) 상원의원(공화당, 테네시)은 관세 위협을 USMCA 재협상 도구로만 보는 것은 매우 순진한 발상이라고 지적함.⁴⁶⁾

한편, 지난 2025.5.6일 트럼프 대통령과 마크 카니(Mark Carney) 캐나다 총리 간 진행된 회담에서 트럼프 대통령은 USMCA가 “과도기적 협정(transitional deal)”이라고 언급하며, 협정 연장을 고려하지 않는다는 취지로 발언하였음.⁴⁷⁾ 또한 재협상을 고려하겠다고 하면서도 ‘필요한지’에 대한 의문을 제기하였으나, 이후 기자들에게는 USMCA는 모두에게 좋은 협정이라고 언급함.⁴⁸⁾

45) Executive Order 14193 of February 1, 2025(Imposing Duties To Address the Flow of Illicit Drugs Across Our Northern Border). available at <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/02/imposing-duties-to-address-the-flow-of-illicit-drugs-across-our-national-border/>; The White House, “Fact Sheet: President Donald J. Trump Imposes Tariffs on Imports from Canada, Mexico and China”, (February 1, 2025) available at <https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/02/fact-sheet-president-donald-j-trump-imposes-tariffs-on-imports-from-canada-mexico-and-china/>. 트럼프 대통령은 불법 이민 및 펜타닐 위협이 국제비상경제권한법(International Emergency Economic Powers Act, 이하 ‘IEEPA’)상의 국가비상사태를 구성한다고 보았음. IEEPA는 미국의 국가안보, 외교정책 또는 경제에 대한 이례적이고 비상한(unusual) 위협에 대처하기 위해 대통령이 국가비상사태를 선포하는 경우 대통령에게 부여된 권한(포괄적인 경제 활동 관련 조사, 제재 등)을 행사할 수 있도록 규정함.

46) The Wall Street Journal, “Trump Pushes for Early Renegotiation of U.S. Trade Deal With Mexico, Canada”, (January 21, 2025) available at https://www.wsj.com/world/americas/trump-pushes-for-early-renegotiation-of-u-s-trade-deal-with-mexico-canada-c8f9f371?mod=livecoverage_web

47) Inside U.S. Trade, “Trump: ‘Transitional’ USMCA may no longer be ‘necessary’”, (August 13, 2025) available at <https://insidetrade.com/daily-news/trump-transitional-usmca-may-no-longer-be-necessary>



KIOI

Korea Institute of International and Regional Law Research

2025.7.20일 하워드 러트닉(Howard Lutnick) 미국 상무부 장관은 CBS 방송에 출연, 2026.7월로 예정된 공동 검토를 언급하며 트럼프 대통령이 미국 일자리 보호를 위해 내년에 USMCA를 재협상할 가능성이 높다고 밝혔다. 특히 미시간과 오하이오에서 생산할 수 있는 자동차를 멕시코나 캐나다에서 생산하는 것을 원치 않는다고 언급함.⁴⁹⁾

(2) 멕시코

2024.10월 트럼프 당시 후보자가 취임과 동시에 USMCA 재협상 조항을 발동하겠다고 발언한 이후 멕시코 일각에서는 USMCA ‘공동 검토’가 재검토에 그치지 않고 ‘재협상’으로 단행될 것으로 전망하였음. 당시 트럼프 후보자 발언을 살펴보면, USMCA 검토 조항은 멕시코와 캐나다는 원치 않았던 규정으로 가장 어렵게 얻어낸 것이라는 언급이 있었고, 특히 미국 자동차 산업 보호가 중요하다는 점이 강조되었음.

해당 발언 이후 클라우디아 셰인바움(Claudia Sheinbaum) 멕시코 대통령은 기자회견에서 USMCA 재협상이 멕시코에 미칠 영향에 대한 질문을 받았음. 이에 직접적인 답변은 하지 않았으나, 현행 USMCA의 한계(limitations)를 인정하며, 검토가 개시되면 당사국들과 협력하여 합의안을 도출할 것이라고 밝힘. 아울러 3개국의 경제는 고도로 통합되어 있고, 서로 경쟁이 아닌 상호 보완적 관계라고 강조하였음.⁵⁰⁾

2024.6월 당선인 신분이었던 셰인바움 멕시코 대통령은 멜라니 졸리(Mélanie Joly) 캐나다 외교장관(現 산업부 장관)과의 회견에서 양자 관계 및 2026년 USMCA 재검토에 대해 논의한 바 있음. 회견 후 셰인바움 대통령은 USMCA 재검토가 동 협정 증진을 위한 ‘사소한 재검토(minor review)’에 불과할 것이라고 발언한 바 있음.⁵¹⁾

48) CNN, “Trump questions whether USMCA deal is “necessary anymore,” but vows to “be friends with Canada”, (May 7, 2025) available at <https://edition.cnn.com/politics/live-news/trump-president-administration-news-05-06-25/#cmacpqpkd00003b6nhwhv61ra>

49) Fox Business, “Trump ‘absolutely’ going to renegotiate USMCA, Lutnick says”, (July 20, 2025) available at <https://www.foxbusiness.com/politics/trump-absolutely-going-renegotiate-usmca-lutnick-says>

50) Mexico News Daily, “Trump promises to ‘renegotiate’ USMCA treaty if elected”, (October 11, 2024) available at <https://mexiconewsdaily.com/politics/trump-renegotiate-usmca-treaty-if-elected/>

51) Latin News Daily, “In brief: Mexico and Canada discuss USMCA”, (June 27, 2024) available at <https://www.latinnews.com/component/k2/item/101953-in-brief-mexico-and-canada-discuss-usmca.ht>



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

2024.10.1일 취임한 세인바움 대통령은 USMCA의 수호 및 개선을 최우선 통상의제로 설정하였음. 다만 구티에레스(Luis Rosendo Gutierrez Romano) 멕시코 경제부 통상차관은 멕시코가 USMCA에 대한 포괄적인 검토를 준비하고 있지만, 완전한 재협상을 지지하는 것은 아니라고 설명한 바 있음. 또한 멕시코 정부는 반도체, 전기 자동차, 배터리, 희토류, 전자, 의료 장비, 섬유 산업에 우선순위를 두는 산업 정책 접근 방식을 검토하고 있음을 밝힘.⁵²⁾

2025.5.27일 마르셀로 에브라르드(Marcelo Ebrard) 멕시코 경제부 장관은 2026.7월에 예정된 USMCA 공동 검토가 공식적으로 시작되는 시점은 이르면 9월이 될 것으로 예상한다고 언급한 바 있음.⁵³⁾ 이에 따르면 멕시코는 최근의 투자 감소, 성장 둔화 등의 주요 원인으로 트럼프 행정부 관세 불확실성에 주목하고 있음. 미국이 멕시코 전체 상품 수출의 80%를 차지하며 미국과의 무역협정으로 미국 최대의 무역 교역국이 된 이상, USMCA는 멕시코 경제에 필수적이라는 인식이 강함. 다만, 불법 이민과 펜타닐 문제에 있어 양자 차원에서 먼저 해결하고 미국 소비자들이 관세로 인한 인플레이션 압박을 느끼는 등 USMCA 재협상 시기를 최대한 보류하고자 하였으나, 최대 수출시장인 미국과의 무역 관계에서 장기적인 확실성을 확보해야 할 필요를 인지하고 있음. 멕시코 자동차부품협회(National Auto Parts Association)의 고위 관계자는 사실상 신규 투자가 거의 중단된 상태이고, USMCA 검토가 완료될 때까지 이러한 상황이 계속될 것으로 전망함. 이에 멕시코의 경우 USMCA 검토 또는 재협상 등 오히려 신속한 진전으로 불확실성 해소를 우선적으로 고려하고 있다고 판단할 수 있음.

(3) 캐나다

캐나다 하원 국제통상상임위원회(House of Common's Standing Committee on International Trade)⁵⁴⁾는 2024.5.30일부터 2026.7월에 예정된 'USMCA 검토 연구'를 진행하였음.⁵⁵⁾ 2024.6.4

ml

52) White&Case, "North America Prepares for 2026 USMCA Review and Potential Renegotiation", (November 14, 2024) available at <https://www.whitecase.com/insight-alert/north-america-prepares-2026-usmca-review-and-potential-renegotiation>

53) Reuters, "Mexico hopes early review of USMCA can end uncertainty, revive flagging investment", (May 30, 2025) available at <https://www.reuters.com/world/americas/mexico-hopes-early-review-usmca-can-end-uncertainty-revive-flagging-investment-2025-05-30/>

54) 1995년-2005년까지 운영되던 외교통상상임위원회는 2006.4월 제39대 국회에서 관련 규정이 개정되며 국제통상상임위원회로 출범함. 동 위원회는 무역 및 투자자유화를 포함한 국제통상정책, 캐나다의 국제경쟁력



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

일 회의에서는 전문가 발언도 제시된바, USMCA가 3국 모두에 가장 중요한 무역협정이라는 점을 구체적 수치와 함께 언급하였음. 아울러 중국과의 지정학적 경쟁상 무역 관계가 근본적으로 재편되고 있는 점을 지적하며, 이러한 위협에 대응하기 위해 북미 간 더욱 긴밀한 협력이 필요하다고 강조함. 2026년 공동 검토는 3국이 북미 경쟁력 강화, 더욱 안전하고 회복력 있는 공급망 구축, 디지털화에 더욱 부합하는 북미 시장 구축, 그리고 중국과의 지정학적 경쟁에서 투자 안정성과 경쟁력의 원천으로 북미 지역을 더욱 발전시키기 위해 무엇을 할 수 있는지 미래지향적인 의제를 개발할 기회를 제공한다고 언급함. 이를 위해서는 가능한 공동 검토 이전에 무역 마찰 요인을 해결해야 한다고 첨언함.⁵⁶⁾

2024.6.11일 개최된 회의에 따르면, 2026년 공동 검토는 3국이 협정 운영을 평가하여 협정의 최신성을 유지할 기회를 제공할 것으로 기대함. 캐나다는 공동 검토 절차가 ‘재협상’이 아니라 동 협정이 여전히 유효하고 북미 지역의 경쟁력과 회복력을 강화하도록 보장하기 위한 집중 점검 과정(focused checkpoint)이 되도록 지속적으로 옹호할 것임을 밝힘.⁵⁷⁾

캐나다 외교부(Global Affairs)는 관보를 통해 2024.8.17일-10.31일까지 USMCA 운영 및 2026년 공동 검토를 위한 협정 개선 방안에 대하여 캐나다 국민 및 이해관계자 의견을 수렴하는 절차를 진행한 바 있음.⁵⁸⁾ 제출된 의견에 따르면 USMCA는 캐나다의 미국 및 멕시코 시장 진출 촉진뿐만 아니라, 북미 경제 통합과 안정성 증진에 전반적으로 긍정적인 영향을 미쳤다

등에 대해 다룸. 2023.10.17일 Standing Order 108(2)에 따라 동 위원회는 2026년에 예정된 USMCA 검토에 대한 연구를 수행하여, 3국간 존재하는 무역 저해 요인을 파악하고 검토 절차 전에 해결하지 않을 경우 문제가 발생할 수 있는 요소를 미리 파악하여 이에 대한 가능한 해결책을 모색함. 관련 정부 관계자, 전문가 등과 최소 5차례 회의를 개최한 후 조사 결과 및 권고안을 하원에 보고하여야 함. <https://www.international.gc.ca/transparency-transparence/briefing-documents-information/parliamentary-committee-comite-parlementaire/2023-06-13-ciit.aspx?lang=eng#1>

55) 기록에 따르면 2024.5.30일, 6.4일, 6.6일, 6.11일, 6.13일, 12.4일에 걸쳐 ‘2026 CUSMA REVIEW’를 안건으로 다루었음. 12.4일에는 비공개로 초안(draft report) 검토를 진행하였음. <https://www.ourcommons.ca/committees/en/CIIT/StudyActivity?studyActivityId=12563470>

56) 브루킹스 연구소(Brookings Institution)에서 USMCA 이니셔티브를 담당하고 있는 선임연구원 발언임. Joshua P. Meltzer, “2026 CUSMA Review”, Commentary Testimony, (June 4, 2024). available at [https://www.brookings.edu/articles/2026-cusma-review/#:~:text=It%20\(%202026%20CUSMA%20Review%20\)%20is,%20and%20its%20joint%20review%20in%202026.](https://www.brookings.edu/articles/2026-cusma-review/#:~:text=It%20(%202026%20CUSMA%20Review%20)%20is,%20and%20its%20joint%20review%20in%202026.)

57) <https://www.international.gc.ca/transparency-transparence/briefing-documents-information/parliamentary-committee-comite-parlementaire/2023-06-13-ciit.aspx?lang=eng#2>

58) Government of Canada, “What we heard report: Consulting Canadians on the operation of the Canada-United States-Mexico Agreement”, (January 7, 2025) available at <https://international.canada.ca/en/global-affairs/consultations/trade/2024-08-17-cusma-operation/report>



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

고 평가됨. 취합된 의견의 80% 이상은 산업 및 경제 단체에서 제출되었는데, USMCA의 보호 및 갱신에 강력한 지지를 표명하였음. 특히 캐나다 정부가 동 협정 검토에 앞서 무역 관련 문제를 해결할 것을 촉구하였음. 일부 이해관계자들은 북미 지역의 경제안보를 강화하고 제3국의 불공정한 비시장 정책 및 관행에 대해 3국 간 협력이 필요하다고 강조하였음. 그밖에 ISDS 메커니즘 재도입, 인공지능 및 양자컴퓨팅 등을 반영한 디지털 무역 장 개정, 첨단 기술을 위한 분야별 부속서 마련, 미국과 주요 광물 공급망 보안 강화, 환경 기준이 낮은 국가로부터의 수입품에 대한 공동대응 마련 등이 제안되었음.

2025.5월 공개된 Question Period Notes⁵⁹⁾에 따르면 (i) 2026 USMCA 공동 검토 진행 현황에 대해 농업농산식품부 측은 USMCA는 북미 지역 전체를 강화하는 성공적인 3자 협정으로 북미 지역의 경제적 번영과 안보 증진을 위해 협력할 준비가 되어 있으며, 2026년이든 그 이전이든 언제든 검토할 준비가 되어 있다고 밝힘.⁶⁰⁾ (ii) 캐나다 및 멕시코 수입품에 부당한 관세가 부과되는 상황에서 미국이 USMCA 공동 검토에 어떻게 접근할지 불확실성이 존재한다는 지적 관련, 캐나다 외교부는 미국이 2026.7월 이전에 USMCA를 검토하고 재논의(revisit)할 가능성을 인지하고 있으며, 다양한 이해관계자들과 지속적인 협의를 통해 전략을 논의하고 있는 중이라고 정리함.⁶¹⁾

한편, 2025.7.31일 트럼프 대통령은 캐나다에 대한 관세를 25% → 35% 인상하는 행정명령에 서명(8.1일 발효)하였음.⁶²⁾ 펜타닐 및 불법 약물 위협에 대한 트럼프 행정부의 그 간의 조치에 대해 캐나다가 지속적으로 방관하고 보복한 점에 대한 대응으로 관세를 인상한 것이라고 밝힘. 다만 USMCA에 따른 관세 혜택 상품은 IEEPA에 따른 적용을 받지 않는다고 덧붙임. 이에 대응하여 캐나다의 보복 조치를 질의하는 기자들에게 마크 카니(Mark Carney) 캐나다 총리는 트럼프 대통령이 USMCA 협정을 존중하고 있다는 점을 재확인한 것이라고 밝힘. 아울러 공동 검토는 약 9개월 후에 시작될 것이며, 서두르지 않겠다는 입장을 내비침.⁶³⁾ 그러나

59) 정부부처 장관이 하원의원과의 질의응답에 사용할 수 있도록 작성된 브리핑 문서로, 캐나다 정보접근법(Access to Information Act)에 따라 공개됨.

60) <https://search.open.canada.ca/qpnotes/record/aafc-aac%2CAAFC-2025-QP-00060>

61) <https://search.open.canada.ca/qpnotes/record/dfatd-maecd%2C00043-2025>

62) Executive Order, "Amendment to Duties to Address the Flow of Illicit Drugs Across Our Northern Border", (July 31, 2025) available at <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/07/amendment-to-duties-to-address-the-flow-of-illicit-drugs-across-our-northern-border-9350/>

63) Politico, "Carney on Trump: 'We'll speak when it makes sense'", (August 5, 2025) available at <https://www.politico.com/news/2025/08/05/carney-no-rush-speak-trump-00494744>



더그 포트(Doug Ford) 온타리오 주지사는 트럼프 대통령이 USMCA 조기 재협상을 원하는 바, 신속한 대응을 촉구하기도 하였음.⁶⁴⁾

3. 쟁점별 및 산업별 논의 동향

USMCA 제34.7조 2항은 USMCA FTC가 공동 검토를 실시하고, 각 당사국은 동 위원회가 적절한 조치를 취하도록 검토 개최 최소 한 달 전에 권고안을 제출할 수 있다고 규정함. FTC는 2024.5.22일 제4차 회의를 개최, 동 회의가 공동 검토를 위한 4년차임을 상기하며, 향후 2년 동안 협정의 완전한 이행을 위한 진전을 이루는 것이 중요하다는 인식을 공유하였음.⁶⁵⁾ 제5차 FTC 회의에서 USMCA 공동 검토 및/또는 재협상 등의 일정 및 범위가 구체적으로 논의될 수 있음. 당초 제5차 회의는 2025년 캐나다 주재로 개최될 예정이었으나, 8월 현재 기준 공식 언급은 없음. USMCA 공동 검토 논의에 따라 사소한 수정부터 중대한 개정, 종료, 대체 협정 등 다양한 시나리오를 예상할 수 있음.

멕시코 및 캐나다는 USMCA 공동 검토에 대하여 협정 유지 및 연장, 협정 운용 평가 중심의 ‘검토’를 선호하되 일부 수정에는 열린 입장이라고 판단됨. 핵심은 미국 입장으로 트럼프 행정부의 핵심 관심 쟁점에 따라 USMCA 공동 검토의 형태와 범위 등이 결정될 것으로 보임. 미국측 의제가 공식적으로 발표된 것은 아니지만, 자동차 산업 원산지 규정 수정, 강제노동 수입금지 강화, 중국 기업에 대한 신규 제재 및 제한, USMCA 분쟁해결절차 등이 거론되고 있음.⁶⁶⁾

한편, 2025.6.16일 G7 공식 회의 계기 양자회담을 통해 트럼프 대통령과 캐나다 총리는 30일 이내 “새로운 경제 및 안보 관계” 구축을 목표로 하는 협정 체결 추진에 합의함.⁶⁷⁾ 양자 회

64) The Globe and Mail, “Ontario Premier Ford expects Trump to target USMCA, says Ottawa should prepare for early negotiations”, (August 7, 2025) available at <https://www.theglobeandmail.com/politics/article-carney-cabinet-premiers-us-tariffs/>

65) 제4차 회의 이후 캐서린 타이(Katherine Tai) USTR 대표, 메리 응(Mary Ng) 캐나다 수출진흥·국제무역 및 경제개발부 장관, 라켈 부엔로스트로(Raquel Buenrostro) 멕시코 경제부 장관은 공동성명을 발표함. 특히 USMCA 협정을 저해하고 3국 근로자들에게 피해를 주는 중국 등 타 국가들의 비시장 정책 및 관행에 대한 협력을 확대하기로 함. <https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/united-states-canada-and-mexico-joint-statement-fourth-meeting-usmcacusmat-mec-free-trade-commission>

66) *supra* note 52.

67) Politico, “Trump, Carney launch 30-day sprint for US-Canada deal”, (June 16, 2025) available at <https://www.politico.com/news/2025/06/16/trump-carney-us-canada-trade-deal-00407741>



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

담에서는 “핵심 광물, 총기 및 마약 밀수, 불법 마약, 국경 안보 및 국방 분야” 협력에 대한 의견을 교환하였음. 이후 6.29일 캐나다 총리는 양국 간 경제/안보 협상 합의가 7.21일까지 완료될 것으로 언급하고, 상호 이익이 되는 포괄적 무역 협상이 되도록 기대하며 원활한 협상 진행을 위해 ‘디지털서비스세(Digital Services Tax, 이하 ‘DST’)'는 6.30일자로 중단될 것임을 발표함.⁶⁸⁾ 이는 사실 미국과 캐나다 간 양자 협의가 시작된 이후 캐나다 측이 DST 시행의사를 밝히자, 6.27일 미국이 협상을 중단함에 따라 캐나다가 협상 진전을 위해 취한 대응으로,⁶⁹⁾ 협상 재개를 위한 신속하고 탄력적인 유화 조치로 보임. DST는 미국이 지속적으로 제기해 온 무역 마찰 요소 중 하나였음. 2025.8월 현재 양국 간 협상이 완료되지는 않았으나, (i) 특정 쟁점별 양자 협상 추진 가능성, (ii) 무역협정 추진시 무역마찰 사전 해소 측면에서 합의가 있음. 물론 협정이 체결되었다고 하더라도 USMCA를 대체할 것으로 보이지는 않기에 USMCA 공동 검토 또는 재협상 관련하여 USMCA와 병존하여 핵심 광물, 국경 관리, 안보 등 특정 분야에 대한 별도의 양자 협정 체결을 예상할 수 있음.

트럼프 1기 행정부 USTR 부대표였던 마호니(C.J. Mahoney)는 2024.9.19일 개최된 미국의 통상정책 관련 회의 기조연설에서 2026.7월 공동 검토가 예정되어 있지만 즉각적인 갱신(immediate renewal) 가능성은 매우 낮다고 전망하였음.⁷⁰⁾ 미국 입장에서는 갱신되지 않더라도 2036년까지는 협정이 존속하고, 對美 의존도가 높은 멕시코와 캐나다에 비해서 불리하지 않지만, 갱신에 대한 정치적 비용은 결코 적지 않다는 것임. NAFTA에서 USMCA로의 전환은 상당한 정치적 합의인바, 향후 이에 상응하는 정도의 정치적 합의가 도출되기는 어려운 실정이므로 USMCA 개정은 용이하지 않다는 입장으로 보임. 이번 공동 검토에서 USMCA 연장 합의가 도출되지 않으면 연례 검토를 실시하여야 함. 그러나 이러한 가상 시나리오는 불확실성을 가중시켜 좋은 선택지는 아닐 수 있음.

USMCA 개정 협상이 진행될 경우, 무역촉진권한(Trade Promotion Authority, 이하 ‘TPA’)도

68) Government of Canada, “Canada rescinds digital services tax to advance broader trade negotiations with the United States”, (June 29, 2025) available at <https://www.canada.ca/en/department-finance/news/2025/06/canada-rescinds-digital-services-tax-to-advance-broader-trade-negotiations-with-the-united-states.html>

69) Baker McKenzie, “Canada-US Trade and Security Negotiations: State of Play”, (July 8, 2025) available at <https://canada-insights.bakermckenzie.com/2025/07/08/canada-us-trade-and-security-negotiations-state-of-play/>

70) Baker Institute for Public Policy, “Election Insights: The Future of US Trade Policy”, available at <https://www.bakerinstitute.org/event/election-insights-future-us-trade-policy>



고려하여야 함.⁷¹⁾ NAFTA 재협상시 트럼프 행정부는 2015년 TPA에 따라 NAFTA 재협상 및 현대화를 위한 협상 개시 의사를 의회에 2017.5월 통보, 2018.8.18일에 공식 협상을 개시하였음. TPA는 2021.7.1일 만료되었고, 미국이 USMCA 개정을 위해 TPA를 요구할지는 현재로선 확실치 않음.

USMCA 개정 논의는 향후 다양한 방향으로 전개될 수 있음. (i) 2026년 공동 검토를 통한 단순 이행 검토로 협정 종료 또는 주요 조항 개정 없이 현행 체제를 유지함. 이미 ‘국별무역장벽보고서’ 등을 통해 캐나다와 멕시코에 대해 USMCA상의 의무 이행을 촉구하고 있음.⁷²⁾ (ii) 공동 검토시 USMCA 일부 규정 수정, (iii) USMCA 연장 또는 종료와 별도로 부속협정 체결(또는 해당 내용 USMCA 삽입), (iv) TPA를 통한 본격적인 재협상 추진 등임. 이에 최근 USMCA 관련 지속 제기된 쟁점과 미국의 관심 현안은 향후 공동 검토, USMCA 개정, 별도 협상논의의 주요 기반이 되는바, 이하에서는 이를 정리함.

(1) USMCA 쟁점

① **자동차 원산지 규정** - 2025.7월 미국 ITC는 USMCA 자동차 원산지 규정의 경제적 영향을 분석한 보고서를 발표함.⁷³⁾ 이에 따르면,⁷⁴⁾ USMCA 원산지 규정으로 미국 공급업체는 고용, 매출, 투자 면에서 이익이었으나, 자동차 제조업체의 수익과 생산량은 소폭 감소하였음. 또한 멕시코/캐나다로부터의 자동차 수입은 감소한 반면, USMCA 비회원국 수입은 증가함. 물론 관세, 전기 자동차 보급, 관련 법률 등 외부 요인 영향도 있었으나, 자동차 무역 및 제조에 가장 직접적인 영향을 미친 것은 자동차 원산지 규정임. 동 규정으로 공급망 재편, 對美 부품제조 투자가 증가되었으나, 엄격해진 RVC 요건이 생산비용 증가, 차량 가격 및 재고에 영향을 미침.

71) *supra* note 40, pp.2-3. 1974년 이래 의회는 무역협정에 대한 미국의 협상 목표와 우선순위를 정의하고, 대통령이 협상 과정 전반에 걸쳐 준수하여야 할 요건을 정하는 TPA 법안을 제정하였음. 협상이 종료되면 의회는 수정 없이 협정에 대한 가부(可否)를 투표함. <https://ustr.gov/trade-topics/trade-promotion-authority?>.

72) National Trade Estimate Report on Foreign Trade Barriers of the President of the United States on the Trade Agreements Program(이하 ‘NTE 보고서’). 2025.3월 발표된 동 보고서에 따르면 미국은 캐나다 유제품 시장 수출 확대, 멕시코의 유전자변형 옥수수 사용 금지, 지식재산권, 전자지불서비스 등에 대한 우려를 제기하며 USMCA상의 의무 준수를 지속적으로 요구하고 있음.

73) USMCA 이행법 제202(A)(g)(2)조에 따라 미국 ITC가 USMCA 자동차 원산지 규정이 미국 경제, 자동차 산업 및 기타 산업에 미치는 영향을 평가하는 보고서임. 격년으로 5회에 걸쳐 보고서를 작성하도록 되어 있음. 금년은 두 번째 보고서에 해당함. ITC, “USMCA Automotive Rules of Origin: Economic Impact and Operation, 2025 Report”, (July 2025), p.17.

74) CBT News, “USMCA rules boost U.S. parts, raise prices, and slow vehicle output”, (July 10, 2025) available at <https://www.cbtnews.com/usmca-rules-boost-u-s-parts-raise-prices-and-slow-vehicle-output/>



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

미국 자동차정책협의회(American Automotive Policy Council)는 2026년 USMCA 공동 검토가 동 협정 자동차 원산지 규정을 개선할 수 있는 기회가 될 것이라고 언급함. 특히 자율주행시스템 등 전기 자동차 관련 추가 기술을 반영할 것을 제안하였음.⁷⁵⁾ 철강 업계는 가능한 가장 강력한 역내 원산지 규정 유지가 필요하다는 입장인 반면, 자동차 제조업체는 너무 엄격한 규제로 인해 NTR 관세율보다 더 많은 비용이 소요될 수 있다는 우려를 표명하며, 유연한 단계적 조정이 필요하다는 의견을 제시하였음.⁷⁶⁾ 캐나다 일각에서는 미국이 더 엄격한 RVC 요건을 요구할 가능성이 높다고 보고 있음.⁷⁷⁾

2025.3.26일 트럼프 대통령은 자동차에 25% 추가 관세를 부과하는 포고령(proclamation)을 공포 함.⁷⁸⁾ 미국 판매 자동차의 약 절반만 국내에서 생산되어 국내산업 기반과 국가안보 우려가 제기 되고, 전 세계 자동차 생산에서 미국 점유율이 정체되어 있으며, 자동차 산업 종사자 수도 개선되 지 않았다는 것임. 트럼프 행정부는 자동차 산업의 리쇼어링을 염두에 두고 있는 것으로 보이지만, 단기 이전이 쉽지 않기 때문에 자국 기업의 멕시코 니어쇼어링(near shoring)에 대해 USMCA 상의 관세 혜택은 향유할 수 있도록 하함. 그러나 중국 기업들이 USMCA를 뒷문으로 이용한다는 지적을 있는바,⁷⁹⁾ 이를 방지할 원산지 규정 등을 조치할 것으로 보임.

한편, 전미자동차노조(UAW)는 LVC 요건을 “내구재 제조업 최저임금(durable goods manufacturing minimum wage)”으로 전환, 대형 트럭에 대한 특혜 관세율 폐지 등 전반적인 재논의 지지를 표명 함. 전미철강노조(US Steelworkers) 또한 LVC 요건 개선 등을 지지하고 있음.⁸⁰⁾

② 캐나다 유제품 시장접근 - USMCA를 통해 미국산 유제품의 對캐나다 수출은 2020년 이후 34%(약 5.19억 달러 매출) 증가함. 그러나 캐나다의 정교한 시장 보호 전략으로 협상된 쿼터 접근 권의 42% 정도만 확보한 상황임. 미국의 對캐나다 유제품 수출량은 쿼터에 미치지 못하고 있는

75) 업계 관계자들은 전기차로의 전환을 고려할 때, 기존 USMCA 자동차 부품 목록이 기술 발전에 대응하지 못할 수 있다는 우려를 나타내며, 2026.7월 공동 검토 이전 관련 대응을 촉구함. *supra* note 73, p.153.

76) *ibid.*, pp.58-59.

77) BMO Economics, “CUSMA Turns Five”, (July 4, 2025) available at [https://economics.bmo.com/en/publications/detail/90786838-c0e4-4b1f-a7af-31a4bc6fe31c/#:~:text=Unlike%20its%20predecessor%2C%20NAFTA%20\(North,during%20the%202026%20joint%20review](https://economics.bmo.com/en/publications/detail/90786838-c0e4-4b1f-a7af-31a4bc6fe31c/#:~:text=Unlike%20its%20predecessor%2C%20NAFTA%20(North,during%20the%202026%20joint%20review)

78) The White House, “Adjusting Imports of Automobiles and Automobile Parts into the United States” (March 26, 2025), available at <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/03/adjusting-imports-of-automobiles-and-automobile-parts-into-the-united-states/>

79) VOA, “China's backdoor to US markets may be closing soon”, (February 28, 2025) available at <https://www.voanews.com/a/china-s-backdoor-to-us-markets-may-be-closing-soon-/7993320.html>

80) *supra* note 73, p.59.



바, 캐나다의 시장접근 약속 이행방식 등에 대해 이의를 제기할 것으로 전망됨.⁸¹⁾ 트럼프 대통령은 캐나다 유제품 업계가 시장 경쟁을 왜곡하고 미국 낙농업자들에게 최대 400%의 관세를 부과하여 무역 불균형을 초래한다고 지적한 바 있음.⁸²⁾

한편, 2025.6.26일 캐나다에서는 외교부 장관이 무역협정에서 캐나다 관세를 할당량을 확대하거나 유제품, 가금류 또는 계란에 대한 관세를 인하하는 어떠한 약속도 할 수 없도록 금지하는 법안(C-202)이 왕실재가(Royal Assent)를 받음.⁸³⁾ 육우농가 등 캐나다 내부에서는 동 법안이 캐나다 정부의 유연성을 크게 제한하고, 향후 미국과의 협상을 더욱 복잡하게 만들 가능성이 높다는 지적이 제기되었음.⁸⁴⁾ 미국 낙농업계는 동 법안에 대한 우려를 표명함.⁸⁵⁾

③ 분쟁해결절차 - 이와 관련한 개정 논의는 활발한 편은 아님. 다만, USMCA 제31장에는 패널 또는 RRM 보고서의 구속력을 부과하는 규정이 부재한바, 이에 대한 고려 필요성이 논의됨.⁸⁶⁾ 즉, 패널이 분쟁 당사국의 조치가 USMCA 의무에 불합치한다고 판단하더라도, 문제 당사국은 해당 조치를 수정·철회할 법적 의무가 없음. 미국 역시 국내법상 패널 보고서가 미국법에 구속력을 가지지 않는다고 규정하고 있음. 당사국이 문제 조치를 철회하지 않는 경우, 상대국은 협정의 혜택을 정지하거나 다른 구제책을 부과할 수 있음. 미국에 대해 이러한 상황이 발생할 경우 미국의 교역 상대국으로부터 무역상 보복 또는 혜택 정지라는 부정적 결과가 초래될 수 있는바, 의회는 해당 법률의 수정·폐지를 검토할 수 있음. 패널 보고서의 구속력 부여 등에 대한 논의가 USMCA 공동 검토 또는 개정 협의에서 거론될 수 있음.

④ 노동 및 환경 - 미국 제조업 부문 對멕시코 무역적자는 멕시코 근로자들의 평균 임금이 미국 근로자에 비해 1/10 수준이라는 점에서 기인함. 노동권 측면에서도 결사의 자유 및 단체교섭권을

81) *supra* note 77.

82) Dentons, "Canadian dairy sector at the heart of trade tensions: Trump's tariff letter and Canada's supply management system", (July 14, 2025) available at <https://www.dentons.com/en/insights/newsletters/2025/july/14/trump-2-0-navigating-change-in-canada/canadian-dairy-sector-at-the-heart-of-trade-tensions>

83) Parliament of Canada Legis info, "C-202: An Act to amend the Department of Foreign Affairs, Trade and Development Act (supply management)", available at <https://www.parl.ca/legisinfo/en/bill/45-1/c-202>
An Act to amend the Department of Foreign Affairs, Trade and Development Act(supply management)

84) *supra* note 82; Beef Farmers of Ontario, "BFO Statement on the Passing of Bill C-202", (June 18, 2025) available at <https://www.ontariobeef.com/communications/news-media/statement-on-the-passing-of-bill-c-202/#:~:text=CCA%20Statement%20on%20Bill%20C%2D202%20An%20Act,the%20adoption%20of%20Bill%20C%2D202%20through%20Parliament.>

85) Dairy News Today, "Canada's Dairy Shield: MPs Tie USMCA Hands!", (April 7, 2025) available at <https://dairynews.today/news/canada-s-dairy-shield-mps-tie-usmca-hands.html>

86) CRS, "USMCA: Legal Enforcement of the Labor and Environment Provisions", (May 14, 2021), p.26.



향유하는 멕시코 근로자들은 소수임. 이에 멕시코 근로자의 임금 향상, 멕시코로의 생산기지 이전 문제를 해소하기 위한 내용이 개선되어야 함.⁸⁷⁾ RRM을 통해 멕시코 근로자들의 노동권이 실질적으로 향상된 측면이 있으나, 미국과 멕시코 간 RRM 적용의 비대칭성, 반복적 위반에 대한 적절한 구제책 미비, 의사결정 투명성 부족 등 절차적 문제점이 해결되어야 한다는 견해가 제기됨.⁸⁸⁾ 나아가 3국 모두 강제 노동으로 생산된 상품 수입을 금지하는 법률을 채택하였으나, 캐나다와 멕시코의 경우 실질적으로 이행하기 위한 노력이 부족한바, 북미 시장에서 강제 노동으로 생산된 상품이 배제되도록 협력 강화를 요구함.⁸⁹⁾

환경 관련, USMCA에 기후변화에 관한 구체적 규정이 부재한 점을 두고 비판이 있음.⁹⁰⁾ 특히 제 28.8.4조(다자환경협정)에 파리협정이 누락되어 있다는 문제가 제기됨.⁹¹⁾ 다만, 열거된 협정은 기후 변화 영향을 완화할 수 있는 의무를 규정하고 있고, 다른 환경 관련 조항으로 일응 대응이 가능한 점 등을 들어 개정시 논의될 수는 있으나, 그 비중을 크게 보지는 않음.⁹²⁾

(2) 신규 쟁점

① **국경간 협력 및 안보** - 트럼프 대통령은 2025.1.21일 對멕시코/캐나다에 대한 관세 부과 위협이 USMCA 조기 재협상을 강제하기 위한 것이라는 월스트리트 저널의 보도 내용을 부인하며, 동조치는 미국으로 유입되는 펜타닐과 이민자 유입에 대응하기 위한 것일 뿐, USMCA와 전혀 무관하다고 밝힘.⁹³⁾ 루트닉 하워드 상무부 장관은 2025.2.1일 미국의 對멕시코/캐나다 관세 부과 행정 명령은 두 국가의 행동을 유도하기 위한 별도의 조치라고 언급함.⁹⁴⁾

87) Liz Shuler, "Unfinished business: Centering workers' rights and fair competition in the USMCA joint review", (March 5, 2025) available at <https://www.brookings.edu/articles/unfinished-business-centering-workers-rights-and-fair-competition-in-the-usmca-joint-review/>

88) <https://www.law.georgetown.edu/carola/our-work/usmca-rapid-response-labor-mechanism/>

89) Global Economy and Developments at Brookings, "USMCA Forward 2025", (March 5, 2025), p.35.

90) Canadian Centre for Policy Alternatives, "Making the most of the CUSMA review", (May 2024), p.23.

91) '멸종위기에 처한 야생 동식물의 국제거래에 관한 협약', '오존층 파괴물질에 관한 몬트리올 의정서', '1978년 선박으로부터의 오염방지를 위한 국제협약에 관한 의정서', '물세 서식지로서 국제적으로 중요한 습지에 관한 협약', '남극해양생물자원보존에 관한 협약', '국제포경규제협약', '미주 열대참치위원회 설립을 위한 협약'임.

92) James Bacchus, "Using the USMCA for climate action", (February 2022) available at <https://www.brookings.edu/articles/usmca-forward-building-a-more-competitive-inclusive-and-sustainable-north-american-economy-climate/>

93) Global News, "Trump says Canada tariffs have 'nothing to do' with forcing trade talks", (January 21, 2025) available at https://globalnews.ca/news/10970922/trump-tariffs-canada-cusma-usmca-nafta-trade/?utm_source=PPF%3A+The+Canada-U.S.+newsletter&utm_campaign=c011478530-EMAIL_CAMPAIGN_N_2024_01_23_02_11_COPY_01&utm_medium=email&utm_term=0_-55fad7d5d5-52693989

94) Financial Post, "Canada, Mexico can avoid tariffs with border action, Lutnick says", (January 29, 2025)



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

2025.3.4일 의회 석상에서 트럼프 대통령은 멕시코와 캐나다에 대해 무역적자가 매우 크다고 하면서, 더 중요한 것은 펜타닐이 전례 없는 수준으로 유입되고 있는 상황이라고 발언함.⁹⁵⁾ 이후 여러 차례 관세 부과 행정명령에 서명하였고, 2025.7.31일에는 북부 국경을 통해 유입되는 펜타닐 및 기타 불법 약물 차단에 있어 캐나다의 비협조, 미국에 대한 캐나다의 보복 의도 조치 등에 대해 IEEPA 및, 1974 무역법 제604조(19.U.S.C.2483) 등에 따라 35% 관세를 부과하는 행정명령을 발표하였음.⁹⁶⁾

이에 비추어 USMCA에 펜타닐 유입 차단, 불법 이민 방지 등 국경안보 협력 규정을 삽입하더라도 행정명령 등을 통해 별도의 관세조치를 유지할 가능성을 배제할 수 없음. 상무부 장관의 발언처럼 관세는 멕시코 및 캐나다의 국경관리 강화를 압박하는 수단일 수 있음. 다만 두 국가에 대한 미국의 적자규모가 상당하기 때문에, 미국의 입장에서는 무역적자 해소와 안보 강화라고 하는 목적 달성에 관세 부과가 적절한 수단으로 기능할 수 있음.

② AI 경쟁력 제고/협력 - USMCA 발효 이후 불과 몇 년 만에 AI 기술이 급변함. USMCA는 디지털 무역 분야에서 상당한 진전을 이루었으나, AI의 국경간 거래 영향, AI 생성 저작물에 대한 지식재산권 보호, AI 기반 데이터 이전 거버넌스 등 구체적인 조항이 부재한 현실임. 이에 3국 간 AI 관련 정책 및 거버넌스 조율, 표준 수립, AI 기반 생성 데이터 보호, AI 기반 물류에 대한 조항 등을 신설할 필요성이 대두함.⁹⁷⁾

북미 지역의 AI 경쟁력 제고의 핵심 요소 중 하나는 국경 간 데이터 이전임. USMCA는 역내 데이터 이전의 자유를 보장하고 있으며, 이는 AI 경쟁력 강화를 촉진함. 그러나 개인정보보호, AI 기술 확산에 따른 규제 미비, 편향·감시·허위정보 등 새로운 위험 요인을 충분히 다루지 못한다는 비판도 존재함. 2026년 공동 검토를 통해 역내 데이터 프라이버시 표준(투명성, 접근권, 삭제권, 동의 등)을 수립할 수 있음. 아울러 AI 경쟁력 확보를 위해서는 고숙련 인력 양성이 필수적인바, 북미 지역의 AI 직업훈련, 학술 파트너십 등 전략적 접근이 필요함.⁹⁸⁾

available at <https://financialpost.com/news/economy/canada-mexico-can-avoid-tariffs-border-action>
95)

<https://www.govinfo.gov/content/pkg/CREC-2025-03-04/html/CREC-2025-03-04-pt1-PgH966-3.htm>
96) *supra* note 62.

97) Marco Lopez, "The New NAFTA Reality: Why USMCA Needs an Update for the AI-Driven Economy", (February 11, 2025) available at <https://www.marcolopez.com/post/the-new-nafta-reality-why-usmca-needs-an-update-for-the-ai-driven-economy>

98) Claudia del Pozo, Daniela Rojas, "The role of policies on technology and AI for innovation and increased competitiveness in North America", (March 5, 2025) available at <https://www.brookings.edu/articles/the-role-of-policies-on-technology-and-ai-for-innovation-and-increased-competitiveness-in-north-amer>



③ **핵심 광물 공급망** - 3국은 AI, 방위산업, 에너지, 제조업, 첨단기술 수요 증가에 대응하기 위하여 핵심 광물의 공급망 강화를 주요 과제로 설정할 필요가 있음. 안정적인 공급망 확보를 위해서는 (i) 전략광물 목록 지정 및 고부가가치 회토류와 범용 원자재의 구분, (ii) 3국 누적기준(cumulation rule)을 통한 채굴·정제·가공의 역내 누적 인정, (iii) 저금리 대출·세액공제·공공 및 민간 파트너십을 통한 초기·중간·부산물 회수 단계 투자 촉진, (iv) 외국인투자심사, 반덤핑·상계관세 적용 등 역내 차원의 통상규범 정비, (v) 전략 광물의 가격 범위 설정 및 하락시 관세·비축분 방출·세액 공제 등 3국간 공동 대응 등이 제안됨.⁹⁹⁾

④ **對中 견제** - 중국 기업의 북미 시장 진출을 공동 차단하는 새로운 조치를 요구할 수 있음. 특히 자동차 생산 및 조립 관련, 중국의 외국인직접투자(FDI)에 대한 우려로 미국의 외국인투자심사의 위원회(Committee on Foreign Investment in the United States, CFIUS)와 유사한 형태의 북미 차원의 심사 절차를 마련하는 논의가 있을 수 있음.¹⁰⁰⁾ 2023.12.7일 미국 재무부 장관과 멕시코 재무공공신용부 장관은 외국인 투자심사가 국가안보에 중요하고, 투자 심사를 통해 가장 효과적으로 국가안보를 보호할 수 있는 방안에 대한 정보를 정기적으로 교환하자는 취지로 양자 실무그룹 설립에 관한 의향서(Memorandum of Intent, MOI)에 서명한 바 있음.¹⁰¹⁾

IV. 한미 FTA 재개정 논의

1. 트럼프 1기 행정부의 한미 FTA 개정 논의

트럼프 1기 행정부의 통상정책의제 보고서는 당시 한미 FTA(2012.3.15일 발효) 인식을 구체적으로 보여줌. 한미 FTA는 오바마 행정부 시절 체결된 최대 규모의 무역협정이었으나, 결과적으로 對韓 무역적자 급증과 맞물려 있음.¹⁰²⁾ 미국 ITC는 동 협정 발효 이후 미국의 對韓 상품수출이 약 97억 달러 → 109억 달러, 한국의 對美 수출은 64억 달러 → 69억 달러로 증가할 것을 예상하였으나, 발효 6년 경과 실망스러운 수준임.¹⁰³⁾

ica/

99) Leila Aridi Afas, "From mineral mines to assembly lines: How the USMCA can drive a regional critical mineral supply chain", (March 5, 2025) available at <https://www.brookings.edu/articles/from-mineral-mines-to-assembly-lines-how-the-usmca-can-drive-a-regional-critical-mineral-supply-chain/>

100) Shannon K. O'Neil, Julia Huesa, "Trump and the Future of the USMCA", (January 17, 2025), available at <https://www.cfr.org/expert-brief/trump-and-future-usmca>

101) <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1965>

102) *supra* note 11, p.6.



이에 트럼프 대통령은 USTR에 무역적자를 해소하고 한국과의 더욱 공정하고 호혜적인 무역 추구를 지시, 2017.7월 라이트하이저 USTR 대표는 한미 FTA 수정 및 개정 절차 개시를 위해 한미 공동위원회 특별회의 소집을 요청하였음. 2017.12월 한국은 한미 FTA 개정 협상 참여를 위한 국내절차 완료, 2018.1.5일 개정 협상 시작, 2018.3.24일 원칙적 합의 도출, 2018.9.24일 서명, 2019.1.1일 발효함.¹⁰⁴⁾

한미 FTA 개정은 미국이 동 협정의 실질적 이익이 기대에 미치지 못한다고 평가한 데 따른 조치로 1년이 채 안 되는 단기간에 완료되었음. 당시 트럼프 행정부는 미국의 시장 규모가 가지는 협상 레버리지 효과(leverage effect)를 활용하여 자국 산업에 유리한 조건을 단기간에 도출하는 능력을 입증했다고 평가함. 특히 자동차 및 관련 부품의 무역적자를 개선하고, 對韓 수출 저해 사항을 해결하였다고 자평하였음.¹⁰⁵⁾

주요 개정 - 미국 화물 자동차 관세 25%를 10년차 철폐(2021.1.1) → 20년 연장(2041.1.1 철폐) 후 단계적 폐지, 미국 자동차 안전기준 준수 상호인정 차량 확대,¹⁰⁶⁾ 미국 자동차부품 안전기준 충족 시 한국 기준 충족 인정, 원산지 검증 작업반 설치, 글로벌 혁신 신약 약가 우대 등 미국 의약품에 대한 비차별 보장정책 등이 포함됨.¹⁰⁷⁾

당시 한미 FTA 개정 협상은 당초 트럼프 행정부 1기에서 내세웠던 ‘전면 변혁(wholesale revolution)’보다는 부분 수정에 가깝고, 한미 FTA 조항 수정 및 당사국 간 서신 교환을 통해 협정에 반영되었음. 재협상이 제한적 변경에서 마무리되었던 것을 두고 트럼프 대통령의 무역정책 수사(rhetoric)와 실제 결과가 항상 일치하는 것은 아니며, 당시 對韓 무역에 대한 우려는 타 국가 대비 상대적으로 낮은 순위였다는 평가가 있음.¹⁰⁸⁾

103) 동 보고서에 따르면 한미 FTA에 따른 6차세 관세 인하 이후, 상품 교역의 90% 이상이 무관세인 상황에서 미국의 對韓 상품 수출은 (‘11) 435억 달러 → (‘17) 583억 달러로 소폭 증가한 반면, 한국의 對美 상품 수출은 (‘11) 567억 달러 → (‘17) 712억 달러로 빠르게 증가함. 미국의 서비스 수출은 초기에는 증가세였으나, 이후 크게 둔화함. 결론적으로 한미 FTA 발효 이후 2017년까지 미국의 對韓 상품 적자는 73% 증가하였음. *supra* note 7, pp.4-5.

104) *ibid.*, p.5.

105) USTR, “2019 Trade Policy Agenda Report”, pp.10-11.

106) 기존 제작사별 25,000대 → 50,000대까지 미국 자동차 안전기준을 준수한 차량에 대하여 한국 안전기준을 충족한 것으로 간주함.

107) *supra* note 105, p.5; 산업통상자원부, “한-미 개정협상 결과 상세설명자료”, (2018.9), pp.5-24.

108) Simon Lester, Inu Manak, and Kyoungwha Kim, “Trump’s First Trade Deal: The Slightly Revised



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

당시 한미 FTA 개정에 대한 또 다른 분석은 미국의 실질적 이익은 제한적이며, 한국 내 고용이 감소하고 특정 해외 브랜드가 오히려 더 혜택을 향유할 가능성이 높다는 것이었음.¹⁰⁹⁾ 한미 FTA 개정의 핵심은 자동차 부문으로 한국산 트럭에 대한 미국의 25% 관세 철폐 시한 연장 조치였음. 이는 미국 자동차 제조업체가 오랫동안 요구해 온 사안으로, 표면적으로는 미국 제조업체에 유리한 조치로 보임. 그러나 사실상 현대자동차를 포함한 해외 브랜드들이 이미 미국 내 생산 비중을 확대하고 있어 수입물량 감소 효과가 제한적일 수 있음. 따라서 관세 연장이 장기적으로 미칠 영향은 미미하며, 오히려 한국 내 생산과 고용이 감소하는 부정적 결과를 초래할 수 있다고 전망하였음. 실제 시장 구조를 보더라도 미국 생산 트럭 중 상당수가 일본 또는 독일 기업 제조 차량으로 한국산 트럭 관세 연장은 미국 브랜드의 경쟁 우위를 강화하는 데 직접적으로 기여하지 않을 수 있음. 또한, 한국 소비자들은 전통적으로 BMW, 메르세데스-벤츠 등 독일 브랜드를 선호하고, 쉼보레나 포드 등 미국 브랜드에 대해서는 상대적으로 낮은 브랜드 가치를 부여하고 있는바, 이러한 소비 패턴을 고려할 때, 한미 FTA 자동차 부문 개정은 오히려 독일 브랜드에 더 유리할 수 있음. 제약 분야 개정도 한국은 이미 강력한 국내 제약 생산 기반을 보유하고 있으므로 미국산 의약품의 비차별적 대우보장이 시장 구조에 큰 변화를 가져오기는 어려움. 철강 부문에서도 포스코를 비롯한 주요 제조업체들이 사전에 수출 물량을 인도 등 타국 시장으로 전환하여, 미국의 철강 수출 제한조치가 수익에 미치는 부정적 영향을 상당 부분 완화한 것으로 분석하였음.

한편, 2024.10월 당시 후보였던 트럼프 대통령은 공개 석상에서 한미 FTA 개정에 대해 언급하였는데, 기존 한미 FTA를 ‘재앙(disaster)’이라고 하며, 재협상을 통해 외국산 픽업트럭에 대한 보호관세를 완전히 복원하였고, 미국 자동차 산업의 주요 수익원이 픽업트럭이라는 점을 강조하였음.¹¹⁰⁾

2. 트럼프 2기 행정부의 한미 FTA 재개정 논의

(1) 논의 배경

Korea-U.S. Free Trade Agreement”, Free Trade Bulletin, no.73, (June 13, 2019), p.1.

109) The Diplomat, “KORUS Revision Does Little for US, Less for Koreans”, (September 27, 2018) available at <https://thediplomat.com/2018/09/korus-revision-does-little-for-us-less-for-koreans/>

110) *supra* note 37.



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

트럼프 2기 행정부 출범 이후 한미 FTA 재개정을 추진하겠다는 공식적인 발언이 나온 것은 아니지만, 취임 이후 단행된 일방적 관세 인상, 투자 요구, 무역적자 문제 제기 등에 비추어 특히 국내에서 한미 FTA 재개정 및 신규 무역협정 체결 가능성이 거론되고 있음. 이와 관련된 미국의 일련의 조치는 다음과 같이 요약될 수 있음.

트럼프 대통령은 2025.1.20일 취임 당일 AFTP 각서에서 (i) 제2절 ‘불공정하고 불균형한 무역 문제 해결(Sec.2(f))’의 일환으로 USTR에 기체결 미국 무역협정을 검토하여 협정 상대국에 대한 상호호혜적 양허 달성 또는 유지를 위해 필요하거나 적절할 개정안을 권고할 것, (ii) 제5절 ‘보고(Sec.5(c))’에서 해당 결과를 4.1일까지 보고할 것을 지시함.¹¹¹⁾

2025.3.16일 마르코 루비오(Marco Rubio) 미국 국무장관은 CBS 인터뷰를 통해 트럼프 대통령의 의중과 미국의 입장에 대해 발언함.¹¹²⁾ 우선 EU와의 무역 불균형을 언급하며, EU는 저임금 경제권도 아니고, 규모는 미국과 비슷함에도 對美 무역흑자인바, 이에 대해 트럼프 대통령이 두 가지 생각을 가지고 있다고 설명함. 첫째, 알루미늄, 철강, 반도체, 자동차 제조와 같은 핵심 산업인바, 미국이 국내 생산능력을 갖춰야 한다고 보고 있음. 따라서 미국에서 생산할 경제적 인센티브를 확보해야 한다는 것임. 둘째, 이는 EU만이 아니라 전 세계적 차원으로 각국이 미국에 부과하는 관세에 상응하여 미국 역시 상대국에 관세를 부과하는 것임. 이러한 관세 조치는 공정성(fairness)과 호혜성(reciprocity)을 바탕으로 현재의 불공정한 상황을 재설정하는 것이며, 이후 전 세계 국가들과 양측 모두에게 합리적인 새로운 무역협정에 대한 양자 협상을 시작할 것임을 밝힘. 관세를 통한 공정성 회복이며, 일방적 조치가 아닌 전 세계를 대상으로 한 ‘대응적 조치(retaliatory tariffs)’라고 설명함. 다만, 관세조치는 무역협정을 위한 레버리지가 아니고 공정성 기준을 재설정하는 것이라고 강조함. 이에 국내에서는 관세 조치 이후 새로운 양자 무역협정 체결 여지가 언급된 만큼, 한국 역시 한미 FTA 재개정 또는 새로운 무역협상의 대상이 될 것이라는 전망이 제시됨.¹¹³⁾

111) *supra* note 42.

112) CBS News, “Transcript: Secretary of State Marco Rubio on “Face the Nation with Margaret Brennan”,” (March 16, 2025) available at <https://www.cbsnews.com/news/marco-rubio-secretary-of-state-face-the-nation-transcript-03-16-2025/>

113) 연합뉴스, “美 “공정한 새 협정 체결” 언급...한미FTA 전면 개정? 대체 협정?”, (2025.3.17.); 전자신문, “상호관세 후 한미 FTA 개정 수순?...트럼프발 ‘퍼펙트스톱’ 우려”, (2025.3.17.)



2025.4.3일 AFTP 각서에 따라 발표된 보고서도 이러한 전망을 뒷받침하는 일면이 있음. 다만, 한미 FTA를 명시하지는 않고 있음. 해당 보고서 내용은 요약만 간략하게 공개된바, AFTP 각서 제2절(f)은 제6장(기존 무역협정 검토)에 수록되었음.¹¹⁴⁾ 미국은 20개국과 14건의 포괄적 무역협정을 체결하여 발효 중으로, 기존 무역협정을 현대화하여 무역 조건이 미국 이익에 부합하는 동시에 무역 불균형의 근본 원인을 해소할 수 있는 여지가 상당히 있음. 여기에는 미국 수출업체에 대한 외국 관세율 인하, 해외 규제 제도의 투명성과 예측 가능성 증진, 미국 농산물 시장 접근성 개선, 협정 혜택이 당사국에 적절하게 부여되기 위한 원산지 규정 강화, 미국의 경제안보 및 비시장 정책/관행에 대한 접근 방식과 교역 상대국 방식 간의 부합이 포함됨.

한편, 2025.8.10일 미국 통상전문가 제프리 쇼트(Jeffrey Schott)는 트럼프 행정부의 관세정책이 한미 FTA 위반에 해당한다고 지적하면서도, 중국 견제와 CPTPP와의 연계·교두보 확보, 양국간 무역·투자 강화 측면에서 한미 FTA는 여전히 전략적 의미를 지닌다고 평가, 협정 무효화가 아닌 기존 의무 개정을 중심으로 재협상이 이루어질 것으로 전망하였음.¹¹⁵⁾

(2) 예상 쟁점

2025.7.31일 미국은 ‘상호관세율의 추가 수정에 관한 행정명령’을 발표, 한국은 7.30일자 관세협상 타결을 통해 25% → 15%로 조정되었음.¹¹⁶⁾ 동 명령 부속서 I에 명시되었으며, 이에 수록된 국가는 미국과 유의미한 무역 및 안보 협정 체결에 동의하였거나 체결을 앞두고 있는 교역 대상국임.

양국 간 관세협상 주요 결과는 다음과 같음.¹¹⁷⁾ 미국은 (i) 8.1일 부과 예정된 상호관세 인하, (ii) 한국산 자동차에 대한 미국 무역확장법 제232조 관세 인하(25% → 15%), (iii) 반도체 및 의약품 등 품목에 대해 타국에 비해 불리하지 않은 대우를 부여함. 한국은 (i) 1,500억 달러 규모의 조선(造船) 협력 펀드 조성을 통해 미국의 조선 산업 생태계 구성에 기여, (ii) 2,000억 달러 규모의 대미투자펀드 조성을 통해 반도체, 원자력, 배터리, 바이오, 핵심광물 등 경제안

114) *supra* note 44.

115) 파이낸셜뉴스, “[단독 인터뷰] ‘트럼프 라운드’ 속도 불나...”한미FTA, 수정될 것”, (2025.8.10.)

116) The White House, “Further Modifying the Reciprocal Tariff Rates”, (July 31, 2025) available at <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/07/further-modifying-the-reciprocal-tariff-rates/>

117) 산업통상자원부 보도참고자료, “한미 관세협상 타결, 대미 수출 불확실성 해소”, (2025.7.30.)



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

보 관련 전략산업 분야 투자, (iii) NTE 보고서 상의 비관세 장벽 일부 완화, (iv) 4년간 미국산 에너지 1,000억 달러 구매를 약속함.

이에 한미 간 타결된 관세협상을 두고 관세 전쟁을 방지하는 합의는 그 자체로 잘 된 것이라고 할 수 있으나, 아직 해결해야 할 세부 사항이 많다는 평가가 있음.¹¹⁸⁾ 이에 따르면, 한미 간 관세협상은 최근 일본 및 EU가 체결한 합의와 유사한 구조를 보이는데, IEEPA에 따라 예정된 관세 인하, 부문별 관세 인하, 對美 신규 투자 확대, 에너지 또는 항공기 등 상업 거래(commercial deals) 및 미국 상품에 대한 개방적 접근(open access)임. 한편, 관세협상 결과에 있어 트럼프 대통령은 한국이 미국산 농산물을 더 많이 구매할 것이라고 하였으나, 한국 측은 쌀과 소고기 시장 추가 개방은 없다고 발표함. 특히 30개월 이상 미국산 소고기 수입이 향후 쟁점이 될 것임. 또한 미국에 중요한 분야지만 이번 협상에서 다루지 않은 (i) 위치 기반 데이터 수출을 포함한 한국의 디지털 서비스 규제, (ii) 환율 조작, (iii) 중국에 대한 공급망 제한 역시 향후 추가적으로 논의 대상이 될 수 있음. 아울러 무역과는 관련이 없지만 방위비 분담금 역시 논의될 가능성이 높음.

미국 정부의 내부 문서를 입수했다는 언론사 보도에 따르면,¹¹⁹⁾ 트럼프 행정부는 무역협상이 만성적인 미국 무역적자 축소라는 목표를 넘어 국가안보뿐만 아니라 특정 기업의 이익 연계 등 여타의 목적을 달성할 수 있는 기회로 보았음. 4.2일 트럼프 대통령은 관세 부과 조치가 1조 2,000억 달러에 달하는 미국의 상품 무역 적자를 줄이기 위해 타국의 불공정 무역관행에 대응하는 조치라고 대한 설명하였음. 또한, 경제·국가안보 사안에서 미국과 충분히 의견을 같이하는 국가들에 대해서는 행정명령에 따른 수입관세를 인하할 수 있다고 밝힘. 미국 협상단에 다양한 제안이 제시된바, 한미 협정 초안(an early draft of a U.S.-Korea agreement)에는 한국 정부가 주한미군사령부 산하 미군의 배치 변경을 지지하여야 한다는 내용이 포함되었음. 구체적으로 한국 정부가 중국을 보다 효과적으로 억제하는 동시에 대북 억제를 지속할 수 있도록 주한미군 전력 태세의 유연성을 지지하는 정치적 성명을 발표해야 한다는 요구가 있었음. 미국은 또한 한국이 국방비를 GDP 대비 3.8%(전년도 2.6%)로 증액하고, 약 2만 8,500명의 주한미군 주둔 비용을 충당하기 위해 10억 달러 이상의 방위비 분담금을 추가로

118) Victor Cha, Andy Lim, "South Korea Gets Its Trade Deal with the United States", (July 31, 2025) available at <https://www.csis.org/analysis/south-korea-gets-its-trade-deal-united-states>

119) The Washington Post, "Trump expands use of tariffs to reach national security goals", (August 9, 2025) available at <https://www.washingtonpost.com/business/2025/08/09/trump-trade-policy-national-security/>



부담할 것을 요구하였음. 우상호 정무수석은 7.28일 기자회견에서 방위비 분담 문제가 협상 대상에 포함되었다고 확인하였으나, 7.30일자 관세협상 타결안에는 해당 내용이 반영되지 않았음. 실제로 일부 트럼프 행정부 관계자들은 무역 협상을 통해 중국의 전략적 영향력을 견제할 계획이었다고 알려짐.

한편, 8.25일로 예정된 한미 정상회담에서 두 정상은 변화하는 국제 안보 및 경제 환경에 대응하여 한미 동맹을 포괄적인 미래 전략 동맹으로 발전시키는 방안을 논의할 것으로 예상됨. 전문가들은 트럼프 대통령이 이번 정상회담을 통해 방위비 분담금 및 추가 기업 투자를 요구할 수 있으며, 비관세 장벽과 환율 문제는 첨예한 쟁점이 될 수 있다고 전망하고 있음.¹²⁰⁾ 7.30일 타결된 관세 협상을 바탕으로 전략적 동맹, 배터리, 조선, 핵심 광물 및 기술 등 제조업 분야 파트너십 강화도 논의될 수 있음.¹²¹⁾

아직까지 양국 간 한미 FTA 재개정 논의가 공식 추진된 바 없음. 7.30일 관세협상이 타결되고, 8.25일 한미 정상회담 결과에 따라 한미 FTA 재개정 여부와 별도의 추가 무역합의 여부 등 향방이 구체화될 것임. 8.25일 정상회담은 지난 7.30일 관세 협상을 구체화하는 수순이 될 수도 있음. 어느 형태를 취하든 향후 한미 간 협상 테이블에 오를 핵심 쟁점은 NTE 보고서상의 주요 현안과 경제·안보 연계 분야가 될 것으로 전망됨. 다만, 개별 쟁점별로 논의하기 보다는 분야를 가리지 않고 쟁점을 포괄적으로 다루는 방식이 될 가능성이 높음.

[NTE 보고서 관련]¹²²⁾ ① 소고기 수입 제한 - 2008년 이전 한국은 소해면상뇌증(BSE) 관련 우려를 이유로 미국산 소고기 및 소고기 가공품 수입을 제한하였으나, 2008년 시장 개방에 합의하였음. 다만, 과도기적 조치로 한국은 30개월 미만의 월령 제한을 규정하였음. 미국 측은 임시 조치가 16년 동안 유지되었다고 지적함. 2025.3.25일 미국 축산업협회(National Cattlemen's Beef Association)가 USTR에 보낸 서한에 따르면, 2024년 對韓 소고기 수출량은 약 232,000톤(22억 2,000억 달러 상당)으로 한국은 미국의 최대 소고기 수출 시장임. 중국, 일본, 대만에서는 한국과 유사한 30개월 월령 제한을 해제한바,

120) Modern Diplomacy, "South Korea's Lee, Trump Plan August 25 Summit on Defense and Trade", (August 12, 2025) available at <https://moderndiplomacy.eu/2025/08/12/south-koreas-lee-trump-plan-august-25-summit-on-defense-and-trade/>

121) Reuters, "South Korea's Lee, Trump to hold August 25 summit on security alliance, economy", (August 12, 2025) available at <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/south-koreas-lee-trump-hold-august-25-summit-security-alliance-economy-2025-08-12/>

122) USTR, 2025 NTE Report, (March 2025), pp.248-254 참고. 본고에는 미국이 주로 제기한 쟁점을 정리함.



KIOI

Korea Institute of Open Information

한국 역시 관련 조치를 해제할 것을 촉구함.¹²³⁾

② **위치기반 데이터 수출제한** - 2025.8.8일 국토교통부 국토지리정보원은 구글이 신청한 고정밀 지도에 대한 국외반출 결정을 유보함.¹²⁴⁾ 다만, 이번 연장은 구글 측의 기한 연장 요청에 따른 것이지만, 8.25일 예정된 한미 정상회담 영향도 있었을 것으로 추정됨. 구글의 지도 정밀 정보의 반출 허가 요청은 2007년부터 한국 정부에 꾸준히 제기되어 왔음. 국내 2,600여개의 회원사를 두고 있는 한국공간정보산업협회(Korean Association of Spatial Information, Surveying and Mapping)가 235개 공간 데이터 기업을 대상으로 설문조사를 실시한 결과, 응답 기업의 90%가 구글의 시장지배를 우려하며 반대 의사를 밝힘.¹²⁵⁾ 위치 데이터로서의 지도는 자율주행자동차 등 혁신 AI 상품 및 서비스에 있어 핵심재로 평가받고 있음.¹²⁶⁾

[경제·안보]¹²⁷⁾ ① **한미 FTA 효용 극대화를 위한 전략적 노력** - 既체결 한미 FTA는 단순한 경제협정을 넘어 관세 및 비관세 장벽을 완화해왔고, 2023년에는 미국 프로젝트에 200억 달러 이상을 투자하며, 사상 처음으로 미국의 최대 투자국 지위에 오름. 트럼프 1기 행정부 시절 성공적이고 우호적으로 재협상되고 개선된 한미 FTA 효과를 최대한 활용하여야 함. 한미 FTA가 미국의 전략적 경제·안보 목표 달성에 실질적인 플랫폼이 되도록 강구하여야 함.

② **전략적 방위협력 및 생산 파트너십 우선 추진** - 미국은 양자 간, 특히 한국과 같이 군사·산업 역량이 매우 높은 동맹국과 전략적 국방 개발·생산 파트너십을 우선적으로 추진하여야 함. 특히 조선과 같은 핵심 분야에서 동맹국의 국방 생산능력을 보다 실질적으로 활용함으로써, 미국은 생산 목표를 더 신속하고 효율적으로 달성할 수 있으며, 동맹국이 자국 방위에 더 많이 기여하도록 하는 경제적 유인도 강화할 수 있음. 이를 위해 한국과 ‘국방상호조달협정(Reciprocal Defense Procurement, 이하 ‘RDP’) 체결을 우선시하여야 함. RDP 협정은 미국 국방부의 무역협정 중 하나로, 국방무역장벽 완화, 재래식 군용장비 합리화(rationalization), 표준화(standardization), 상호운용성(interoperability), 상호교환성(interchangeability)을 증진하는 것을 목표로 함.

123) Testimony of Mr.Robby Kirkland, “American Trade Negotiation Priorities”, (March 25, 2025), pp.4-5.

124) 국토교통부 보도참고자료, “구글의 고정밀 지도 국외반출” 결정 유보, (2025.8.8.)

125) The Diplomat, “Why Google Map Can't Guide You Through Seoul”, (July 3, 2025) available at <https://thediplomat.com/2025/07/why-google-maps-cant-guide-you-through-seoul/>

126) Dan-Bi Um, “Legal Evaluation for Security Exception Claim About the Cross-Border Transfer of the Korean Map: A Case of Google”, *Social Science Computer Review*, vol.40(5), (July 2022), p.1118.

127) Anthony B. Kim, Derrick Morgan, “An Agenda for the U.S.-South Korea Strategic Economic Partnership in 2025 and Beyond”, ISSUE BRIEF, No.5370, (January 17, 2025), pp.2-5.



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

③ **AI 및 생물의학기술 협력** - 한미 FTA 프레임워크 안에서 AI 및 생물의학 기술에 대한 상호 지원을 위한 구체적인 체계를 마련하고, 안전한 정보기술 네트워크의 광범위하고 전략적인 상용화를 실현하며, 공중 보건 역량을 강화하여야 함.

④ **에너지 무역 확대** - 미국의 방대한 에너지 자원을 활용하여 한국의 에너지 공급과 안보를 강화할 수 있도록 협력하여야 함. 신흥 글로벌 상업용 원자력 시장에서 러시아 및 중국과 경쟁하기 위해서는 미국이 저렴한 상업용 원자력 발전소를 수출해 온 실적을 가진 한국과 매우 긴밀히 협력해야 함.

한편, 7.30일 관세 협상 타결과 관련, 트럼프 대통령은 동 합의에 1,000억 달러 규모의 미국산 에너지 구매가 포함된다고 밝힘. 이에 대해 대규모 액화천연가스(LNG) 프로젝트를 지지하는 알래스카 주의원의 즉각적인 환영 입장이 있었음. 닉 베기치(Nick Begich) 알래스키 공화당 하원의원은 소셜 미디어를 통해 이번 합의를 알래스카 LNG 파이프라인 건설 노력과 연관지어, 국가안보를 강화하고 에너지 패권을 선도할 전략적인 무역합의라고 언급함.¹²⁸⁾

V. 결론 및 시사점

트럼프 1기 행정부의 통상정책은 2018년 통상정책의제 보고서 서두 중, 조지 워싱턴(George Washington) 대통령의 고별 연설(Farewell Address) 일부를 인용한 대목에서 그 기초를 확인할 수 있음. 즉, 국가 간에 진정한 호의를 기대하거나 계산하는 것만큼 더 큰 오류는 없으며, 무역협정은 일시적이고 임시적이어야(temporary) 하고, 경험과 상황 변화에 따라 폐기 또는 변경되어야(abandoned or varied) 한다는 것임. 이는 실용성과 유연성을 기반으로 국가 이익을 최우선시하는 미국 통상정책의 토대를 제시한 것으로 해석됨. 이러한 기초는 트럼프 2기 행정부에서도 여전히 유효함.

이러한 기초 하에 트럼프 1기 행정부는 국내 성장률 둔화, 제조업 고용 축소, 대규모 상품무역 적자 확대라는 구조적 위기 심화 문제를 해결하기 위한 수단 중 하나로 기존 무역협정의 재협상을 적극 추진함. 후보 시절부터 지속적인 개정 의지를 보였던 NAFTA와 한미 FTA는 개정 수순을 밟음.

NAFTA는 USMCA로 전환, 무관세 품목 유지 등 NAFTA의 기본 구조를 상당 부분 유지하

128) Alaska's News Source, "Trump touts \$350 billion deal with South Korea; Begich pushes Alaska LNG", (July 31, 2025) available at <https://www.alaskasnewsresource.com/2025/07/31/energy-exports-key-trump-s-south-korea-deal-reviving-alaska-lng-talk/>



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

면서도 디지털 무역 규범 신설, 노동 및 환경기준 강화, 지식재산권 보호 강화, 환율 투명성 제고 등 현대화 된 규범 체계를 도입하였음. 특히 일몰조항을 포함하여 협정 발효 후 6년마다 재검토를 거쳐 16년 유효 존속 기간 연장 여부를 3국이 공동 결정하도록 함으로써 협정의 지속성을 정책 도구로 활용할 여지를 남김.

2026.7월은 USMCA 발효 후 최초의 공동 검토 시점으로, 최근 미국의 관세 부과 조치가 공동 검토 일정을 앞당겨 사실상 조기 재협상을 유도하는 것이 아니냐는 관측도 제기되지만, 구체적인 검토 일정이나 쟁점은 확인되지 않았음. 다만, 미국 주도의 협상 프레임 속에서 캐나다와 멕시코가 대응하는 구조로 추진될 가능성이 높음.

트럼프 2기 행정부는 출범 이후의 관세 부과 조치의 목적에 대해 불공정한 무역관행을 시정하고 이를 공정한 조건으로 되돌리는 것이라고 밝힌 바 있음. 공정한 상태로 출발선을 재조정할 다음 미국 국익을 위하여 양자 간 무역협정 검토를 모색함. ‘무역’협정이지만, 단순한 무역적자 문제를 넘어 경제안보 영역으로 논의 범위가 확대되고 있음. 무역협정에 안보 문제 등을 결합하여 포괄적인 패키지 협상 형태로 진화하고 있음을 시사함.

한미 FTA는 NAFTA와 함께 개정되어야 할 협정으로 지목되었고, 트럼프 1기 행정부에서 개정되었음. 자동차 관세 및 특정 비관세 장벽에 초점을 맞춰 1년 이내 단기간에 개정절차가 마무리되었음. 한미 FTA에는 USMCA상의 공동 검토 규정이 부재하며, 아직 양국 정부 간 공식적인 재개정 논의는 없음. 8.25일 정상회담 논의에 따라 한미 FTA 재개정 문제가 불거질 수 있음. 미국이 한미 FTA에 대해 부정적인 입장을 공식 표명한 바는 없지만, USTR의 NTE 보고서를 통해 비관세 장벽에 대한 우려 사항이 지속적으로 제기되어 있어 관련 쟁점에 대해 개선 논의가 추진될 수 있음. 7.30일 관세 협상이 타결되었으나, 무역합의는 일시적이고 임시적이며 언제든지 수정 및 폐기될 수 있다는 통상기조를 염두에 두어야 함. 아울러 경제·안보 연계 차원에서 첨단기술 협력, 반도체·배터리 산업 지원, 방위비 추가 부담 등도 별도 협상 의제로 부상할 수 있음.

한미 간 협상은 쟁점별 분리 협상 방식에서 벗어나, 분야 간 경계를 넘나드는 cross-issue 패키지 형태로 전개될 가능성이 높음. 관세 및 비관세 장벽 완화, 對美 투자 확대, 국방상호조달협정 체결 등 상이한 분야를 결합하여 협상하는 방식임. 협상 효율성을 제고할 수는 있으



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

나, 각 분야별 우선순위와 레드 라인(red line)을 명확히 설정하지 않으면 핵심 이익을 상실할 수 있는 위험도 상존함.

이에 한국 입장에서는 (i) 분야별 세부 대응방안 마련뿐만 아니라, 산업·외교·안보를 통합적으로 연계하는 다층적인 거시 전략이 필요함. (ii) 경제·안보 연계 의제에 대하여 사전 대응이 필수적인바, 무역 분야와 안보 협력 간의 균형추를 맞추어야 함. 불가피 한 경우에는 협상 범위와 조건을 명확히 할 것이 요구됨. (iii) 기본적으로는 NTE 보고서에서 제기된 쟁점에 대한 대응이 마련되어야 함. 결과적으로 쟁점별 대응이 아닌 거시적 협상이 되더라도 동 보고서에 언급된 규제나 시장 개방 문제는 미국 측 협상 ‘기본안’이 될 수 있으므로 법·제도 개선 여부, 국내 시장 상황 등을 사전에 검토하여야 함. (iv) 7.30일 관세 협상 타결에서 민관 협력이 주요했다고 평가받고 있는 만큼, 업계·전문가·학계 간 정보 공유와 입장 조율을 통해 포괄적 패키지 협상에 대비하여야 함.

한편, 미국의 對中 견제 요구가 지속되고 있으나, 중국은 여전히 한국의 핵심 교역국이나 공급망 파트너임. 따라서 미국과의 안보 및 통상 협력 심화와 중국과의 경제 관계 유지를 조화시키는 균형 전략을 모색하여야 함. 이에 무역 다변화의 한 축으로 CPTPP 가입 검토에 주목할 필요가 있음. 물론 농업계 반발 및 일본과의 갈등 등 정치적 부담과 사실상 CPTPP 개별 회원국과의 시장 접근성을 상당 부분 확보한바, 가입 추진이 용이하지는 않겠으나,¹²⁹⁾ 폰 데어 라이엔(Ursula von der Leyen) EU 집행위원장 역시 CPTPP와 EU의 결합은 규범 기반의 대규모 자유무역의 가능성을 전세계에 보여줄 것이라며 관심을 표명한 만큼¹³⁰⁾ 유사 입장국과의 연대 강화 등 검토 실익을 따져볼 필요가 있음.

마지막으로 對美 통상 현안 대응 과정에서 국내 여론 수렴과 협상 결과에 대한 투명한 정보 제공을 통해 산업계의 이해와 국민적 공감대를 확보함으로써, 불필요한 사회적 갈등과 비용 발생을 최소화할 필요가 있음.

129) Cecilia Malmström, Yeo Han-koo, “The European Union and South Korea should join the transpacific trade pact”, (20 May, 2025) available at <https://www.piie.com/blogs/realtime-economics/2025/european-union-and-south-korea-should-join-transpacific-trade-pact>

130) Politico, “‘Goodbye Trump, hello Asia’ is the EU’s new trade strategy. Will it work?”, (June 30, 2025) available at <https://www.politico.eu/article/goodbye-trump-hello-asia-is-the-eus-new-trade-strategy-will-it-work/>



붙임 5-2. USMCA 원산지 규정 분쟁사례 관련 동향

(완료 시기 : 2025년 8월)

I. 서론

1994년 1월 발효된 북미자유무역협정(North American Free Trade Agreement, 이하 'NAFTA')은 미국·캐나다·멕시코 간 체결된 협정임. 해당 협정은 세 나라 간 교역물품에 관한 대부분의 관세를 철폐하였으며, 농업·섬유업·자동차 제조업 분야에서의 무역 자유화에 중점을 두었음. 조지 부시(George H. W. Bush) 대통령이 협상을 주도하였으며, 협정 체결로 인해 미국·캐나다·멕시코 간 무역거래량은 기존보다 3배 증가하였고 국경 간 투자액도 크게 늘었음.¹³¹⁾

그러나 도널드 트럼프(Donald J. Trump) 대통령은 취임 이후 NAFTA가 미국의 일자리와 제조업을 저해했다고 주장하였음. 이에 따라 미국·캐나다·멕시코는 2019년 12월 NAFTA 개정 작업을 완료하고, 미국-멕시코-캐나다 협정(U.S.-Mexico-Canada Agreement, 이하 'USMCA')을 마련하였음. 2020년 7월 1일 USMCA가 발효되었으며, 미국에서는 이를 역사상 가장 포괄적인 주제를 규율하는 높은 수준의 무역 협정으로 평가함.¹³²⁾

USMCA는 NAFTA의 허점을 보완하고 북미 역내 제조업의 '리쇼어링(reshoring)'을 촉진하기 위해 자동차 원산지 규정을 대폭 강화하였음. 구체적으로 역내가치비율(Regional Value Content, 이하 'RVC')의 상향 조정, 핵심부품 요건 신설, 철강·알루미늄의 역내 조달 등에 관해 규정하였음. 이러한 개정은 단순한 무역 규제 차원을 넘어 북미 지역 내 투자를 장려하고 전기차·자율주행차 등 미래차 산업으로의 전환을 촉진하는 정책적 함의를 담고 있음. 또한, USMCA는 '대체 단계별 이행제도(Alternative Staging Regime, 이하 'ASR')'를 도입함으로써 산업계의 이행 부담을 완화하는 동시에 새로운 공급망 규범을 정립하였음.

그러나, USMCA 자동차 원산지 규정을 이행하는 과정에서 핵심부품의 롤업 조항의 적용 여

131) <https://www.cfr.org/backgrounders/naftas-economic-impact>

132) *Ibid.*



부와 관련하여 United States - Automotive Rules of Origin 분쟁이 제기되었음. 핵심부품이 원산지 인정을 받을 경우, 그 부품의 RVC 값을 완성차의 RVC 계산에 적용할 것인지, 즉 핵심부품을 대상으로 ‘롤업(roll-up)’ 조항을 적용할 것인지에 대해 미국(피제조국)과 캐나다·멕시코(제조국)가 서로 다른 주장을 전개하였음. 미국은 롤업 조항을 적용하지 않을 것을 주장하였으나, 캐나다·멕시코는 롤업 조항의 적용을 주장하였음. 패널은 미국의 주장이 아닌 멕시코·캐나다의 주장에 동의하였는데, 해당 판정은 핵심부품과 자동차 간 RVC 산정의 연속성과 체계성 등에 관해 판정하였다는 점에서 유의미하다고 할 수 있음.

이러한 맥락에서 본 연구는 USMCA 자동차 원산지 규정의 주요 개정 내용을 검토하고, United States - Automotive Rules of Origin 사건을 중심으로 제기된 법적 쟁점을 분석하고자 함. 특히, 해당 판정의 시사점을 도출함으로써 향후 한미 FTA 원산지 규정의 개정 방향에 대해서도 고려해야 할 방향을 제시하였다는 점에서 유의미하다고 할 수 있음.

II. USMCA 자동차 원산지 규정의 주요 개정 내용¹³³⁾¹³⁴⁾¹³⁵⁾

기존 NAFTA 원산지 챕터는 미국·캐나다·멕시코 이외의 국가산 자동차 및 자동차 부품의 무임승차(free riding)를 허용함으로써 자동차에 관한 미국 내 생산과 투자를 저해하는 효과를 초래하였음. 그러나, 이를 개정한 USMCA 원산지 챕터는 자동차 및 부품 생산의 ‘reshoring’, 즉 해외 이전 공장의 국내 복귀를 촉진하며, 미국 내 신규 투자에 대한 인센티브를 제공하는 내용을 규정하고 있음. USMCA 원산지 챕터의 제정으로 인해 자동차 분야에서의 미국 내 신규 투자와 미국산 자동차 부품의 구매가 장려될 것으로 기대됨. USMCA 원산지 챕터는 자동차 분야에서의 미국 내 일자리 증대, 그리고 미국 내 전기차·자율주행차의 생산 장려에 관하여 여러 혁신적 성격의 조항을 규정하고 있음.

133) Andrew Chatzky, James McBride & Mohammed Aly Sergie, “NAFTA and the USMCA: Weighing the Impact of North American Trade,” Council on Foreign Relations Backgrounder (1 July 2020), <https://www.cfr.org/backgrounder/naftas-economic-impact> (검색일: 2025. 8. 29).

134) International Trade Administration, U.S. Department of Commerce, “USMCA Automotive Sector Report,” <https://www.trade.gov/usmca-auto-report> (검색일: 2025. 8. 29).

135) Executive Office of the President, Office of the United States Trade Representative, Report to Congress on the Operation of the United States–Mexico–Canada Agreement with Respect to Trade in Automotive Goods (1 July 2024), pp.4–9, https://ustr.gov/sites/default/files/2024%20USMCA%20Autos%20Report%20to%20Congress_0.pdf (검색일: 2025. 8. 29).



<표 1. NAFTA 및 USMCA 자동차 원산지 규정>¹³⁶⁾

	NAFTA	USMCA
역내가치비율 (RVC)	<ul style="list-style-type: none"> • 승용차·경량트럭: 62.5% • 기타: 60% 	<ul style="list-style-type: none"> • 승용차·경량트럭·핵심부품: 75% • 기타: 65-70%
핵심부품 요건	-	엔진, 변속기, 차체/새시, 서스펜션, 조향장치, 축, 첨단 배터리 등 주요 부품 자체가 RVC 요건을 충족하여야 함
철강·알루미늄 조달 요건	-	자동차 생산에 사용되는 철강·알루미늄 구매액의 70%는 USMCA 역내산을 사용 ** 2027년부터 철강은 제련·코팅 공정까지 역내산을 요구
노동가치비율 (LVC)	-	자동차 가치의 40-45%는 시간당 최소 \$16 이상을 지불하는 임금 노동자에 의해 생산되어야 함
간주 규정 (Deeming Rule)	일부 부품은 자동적으로 역내산으로 간주함	-
대체 단계별 이행제도(ASR)	단일 요건을 적용	일부 기업·차종에 대한 단계적인 이행을 허용

구체적으로 USMCA 자동차 원산지 규정은 최종 생산된 자동차가 협정에 따라 무관세 혜택을 받기 위해 일정 수준의 역내산 함유 비율을 충족하도록 요구함. USMCA에서는 승용차 및 경형트럭의 RVC 요건을 NAFTA의 62.5%에서 75%로 강화하였음. 특정 핵심부품 역시 강화된 RVC 기준을 충족하여야 자동차 1대 전체가 무관세 혜택을 받을 수 있음. USMCA에서는 자동차 제조업체가 구매하는 철강 및 알루미늄 구매액의 최소 70%가 USMCA 역내에서 조달되도록 요구함. 마지막으로, USMCA는 신규 노동가치비율(Labor Value Content, 이하 'LVC')에 관한 규정을 도입하여, 일정 비율의 자동차가 시간당 평균 16달러 이상의 임금을 받는 근로자에 의해 생산되도록 규정하였음. 즉, USMCA 자동차 원산지 규정은 미국과 USMCA 역내산 자동차 및 부품 생산에 대한 투자를 촉진하는 것을 목적으로 하고 있음.

USMCA는 NAFTA의 '간주 규칙(deeming rule)'을 폐지하였음. NAFTA에서는 협상 시점(1990년대 초)에 작성된 목록상에 명시하지 않은 자동차 부품조차도 실제 생산지가 어디든

136) Ibid.



KIOI

Knowledge Incentive for Overseas Investment

관계없이 역내산으로 ‘간주(deemed)’하였음. 이 규정으로 인해 기술 발전에 따라 새롭게 등장한 부품이나 내용물이 원산지와 무관하게 자동으로 역내산으로 인정되었고, 그 결과 미국·캐나다·멕시코 제조업체와 노동자를 지원하기 위해 마련된 특혜 대우를 약화시켰음.

1. RVC 요건

RVC 요건에 따라 자동차는 협정상 무관세 혜택을 받기 위해 일정 비율 이상의 RVC를 충족하여야 함. USMCA 하에서 경량트럭(light truck)과 승용차(passenger vehicle)의 RVC 요건은 NAFTA의 62.5%에서 75%로 강화되었음. 강화된 RVC 요건은 3년에 걸쳐 매년 동일한 비율로 단계적으로 적용되었으며, 2023년 7월 1일 완전히 시행되었음. 대형트럭과 전기 경량트럭의 경우, USMCA 발효 시점을 기준으로 NAFTA RVC 요건의 60% 수준이 그대로 유지되었음. 2024년 7월 1일부터 대형트럭과 전기 경량트럭의 RVC는 64%로 상향되었으며, 2027년 7월 1일 최종적으로 70%로 상향될 예정임.

2. 핵심부품 요건

전체 자동차의 RVC 요건을 충족하는 것 외에도, USMCA는 특정 핵심부품이 별도의 RVC 기준을 충족하여야 한다는 신규 요건을 포함하고 있음. 즉, 핵심부품 원산지 요건을 의미함. 관련 정의가 규정된 핵심부품(7종)은 엔진, 변속기, 차체 및 새시, 차축, 서스펜션 시스템, 조향 시스템, 그리고 (만약 해당되는 경우) 첨단 배터리이며, 이는 자동차에서 가장 가치가 높은 부품에 해당함. 이러한 핵심부품이 자체적으로 원산지 기준을 충족하지 못하면, 이를 통해 완성한 차량은 USMCA 특혜관세 혜택을 받을 수 없음. USMCA는 자동차 제조업체가 핵심부품 요건을 충족할 수 있는 여러 선택 방안을 제공하고 있음. 그중 하나는 핵심부품 원산지 요건을 위한 RVC 계산 시 ‘모든 핵심부품’을 ‘하나의 단일 부품’으로 간주하는 것임.

3. USMCA 역내산 철강 및 알루미늄 구매 요건

승용차, 경량트럭, 대형트럭은 USMCA에 따른 원산지로 인정받기 위해 제조업체의 철강 및 알루미늄 구매 요건을 충족하여야 하며, 동 요건에 따라 자동차 제조업체는 철강과 알루미늄 구매액의 최소 70%를 USMCA 역내에서 조달하여야 함. USMCA에서는 제조업체가 해당 구



KIOI

Korea Institute of Organic Chemistry

매를 계산 및 증명할 수 있도록 여러 선택방안을 규정하고 있음. 이러한 신규 요건은 2020년 7월 USMCA 발효와 동시에 도입되었음.

2027년 7월(USMCA 발효 7년 후)부터는 철강이 원산지 인정을 받기 위해서는 철강 제조 과정 전부가 최소 1개국 이상의 USMCA 당사국 내에서 이루어져야 하며, 다만 철강 첨가물 정제를 포함한 금속공학적 공정은 예외로 함. USMCA는 해당 공정이 초기 용융·혼합 단계부터 코팅 단계까지를 포함한다고 규정하고 있음.

아울러, USMCA 당사국은 2030년에 알루미늄에 대해서도 철강과 유사한 원산지 요건을 도입할지를 고려하여야 함.

4. 노동가치비율(LVC) 요건

LVC 요건은 승용차, 경량트럭, 대형트럭의 일정 비율 이상의 가치가 시간당 평균 16달러 이상의 임금을 지급하는 USMCA 내 제조시설에서 조달되어야 함을 요구함. 해당 요건은 미국 내 신규 자동차 및 부품 투자를 유도하고, 고임금 일자리 창출을 지원, 그리고 미국 노동자와 제조업체의 공정한 경쟁 보장을 목적으로 함.

이는 승용차, 경량트럭, 대형트럭이 특혜관세 혜택을 받기 위해서는 일정 비율의 자동차 비용이 고임금 지출항목에 해당하여야 한다는 것을 의미함. 경량트럭과 대형트럭은 최소 45%, 승용차는 최소 40%의 가치가 이러한 고임금 지출금액 요건을 충족하여야 함.

고임금 지출금액은 크게 세 가지로 구분될 수 있음:

- 고임금 자재 및 제조 지출금액: 경량트럭 또는 대형트럭의 연간 구매액 또는 순원가의 최소 30%, 승용차의 경우 최소 25%가 시간당 평균 16달러 이상의 임금을 지급하는 USMCA 역내 공장에서 생산된 ‘부품·자재, 또는 자동차 조립공장 내 노동비용’으로부터 유래되어야 함.
- 고임금 기술 지출금액: 고임금 기술 지출 조항에서는 자동차 제조업체가 LVC 요건과 관련하여 최대 10% 포인트(point)까지의 공제(credit)를 받을 수 있도록 규정하고 있음. 해당 공제액에 관한 계산법은 생산자가 연구개발(R&D) 또는 정보기술(IT) 부문 임금으로 지출



한 연간 총액을 USMCA 역내의 자동차 제조업체가 생산 관련 임금으로 지출한 연간 총액의 비율(%)로 산정하는 것임.

- 고임금 조립(assembly) 지출금액: 자동차 제조업체가 USMCA 역내에서 시간당 평균 16달러 이상의 임금을 지급하는 ‘엔진, 변속기, 첨단 배터리 조립공장’을 운영하거나 해당 공장과 장기 계약을 맺은 경우, LVC 요건에 5% 포인트(point) 수준으로 단일 공제(credit)를 적용할 수 있음.

5. ‘기타(other) 자동차’에 적용되는 원산지 규정

USMCA에 따르면, 승용차, 경량트럭, 대형트럭에 해당하지 않는 기타 자동차는 별도의 원산지 규정을 적용받음. 이들 자동차의 RVC 요건은 유형에 따라 60%부터 62.5%를 적용받음. 16인 이상 운송용 버스 및 기타 자동차는 RVC 요건 60%를 적용받으며, 15인 이하 승객 운송용 자동차는 RVC 요건 62.5%를 적용받음. 기타 자동차에는 승용차, 경량트럭, 대형트럭에 적용되는 핵심부품 요건, 철강·알루미늄 구매 요건, LVC 요건이 적용되지 않음.

6. 대체 단계별 이행제도(ASR) 도입

자동차 제조업체들이 신규 요건에 적응할 시간을 부여하기 위해, USMCA에서는 자동차 제조업체에 최대 5년 동안 RVC와 LVC 수준을 충족하도록 기회를 주는 ASR을 신청할 수 있도록 규정함. ASR은 일반적인 단계적 이행 제도와 달리 특정 원산지 규정 요건의 이행 일정을 유연하게 조정할 수 있도록 함. 예를 들면, ASR에 따라 일부 승용차와 경량트럭의 수입업체는 원산지 규정을 충족하기 위해 추가적인 시간을 허용받을 수 있으며, 이를 적용받는 자동차는 각각 다른 수준의 RVC 및 LVC 기준을 적용받을 수 있음. ASR 만료 이후, 수입업체는 해당 자동차가 USMCA 원산지 규정에 부합한다는 것을 입증하여야 함.

ASR 적용 대상이 될 수 있는 승용차 또는 경량트럭의 수량은 일반적으로 ‘USMCA 발효 직전 12개월 동안 해당 제조업체의 승용차 또는 경량트럭에 대한 총생산량의 10%’ 또는 ‘발효 전 36개월 동안의 평균 생산량’ 중에서 더욱 ‘높은 수치’로 제한됨. 제조업체는 ‘해당 자동차가 요건을 충족할 수 있도록 구체적이고 신뢰할 만한 계획’을 제시하는 경우, ASR 기간 동안에 앞선 제한 한도를 초과하는 물량을 승인받을 수 있음.



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Studies

2020년 4월 21일, USTR은 ‘정부 간 자동차 위원회(Interagency Autos Committee)’와 협의하여, ASR 신청 절차와 지침을 연방관보(Federal Register)에 공지하였음. 캐나다와 멕시코 또한 이와 유사한 공지를 발표하여 제조업체들이 ASR 신청서를 제출할 수 있도록 하였음. 2020년 4월 21일부터 7월 1일까지, 자동차 제조업체들은 USTR에 ASR 신청서를 제출하였음. 해당 신청서에 포함된 세부 계획에는 제조업체가 미국 및 USMCA 역내에서의 추가 투자, 또는 역내산 부품·철강·알루미늄 추가 구매에 대한 약속(commitments)이 명시되어 있음. USTR은 캐나다 및 멕시코 정부와 ASR의 이행 절차를 긴밀히 조율하였음.

ASR을 신청하고 승인을 받은 자동차 제조업체는 아래와 같음(총 13곳):

- Cooperation Manufacturing Plant Aguascalientes (COMPAS)¹³⁷⁾
- FCA North America Holdings LLC
- Ford Motor Company
- Honda North America, Inc.
- Hyundai Motor America
- Kia Motors Manufacturing Georgia
- Kia Motors Mexico
- Mazda North America
- Nissan North America Inc.
- Tesla Inc.
- Toyota Motor North America Inc.
- Volkswagen Group of America, Inc.
- Volvo Car Corporation

자동차 제조업체는 원래 제출한 ASR 신청 내용상에 중대한 변경 사항의 발생으로 USMCA 원산지 규정의 준수 능력에 영향을 받을 경우, 이를 가능한 신속하게 USTR과 ‘정부 간 자동차 위원회’에 이를 통보하여야 함. 해당 제조업체는 기존 ASR에 대한 수정을 USTR에 요청할 수 있으며, USTR은 ‘정부 간 자동차 위원회’와 협의 하에 해당 요청을 검토하고 승인 여부를 결정함. 또한, USMCA 역내 자동차 및 부품 생산의 촉진을 위해, USTR은 캐나다 및

137) COMPAS는 Mercedes-Benz Group과 Nissan이 공동 소유한 합작회사임.



KIOI

Korea Institute of Origin Information

멕시코 정부와도 협력함. 2024년 7월을 기준으로 USTR은 총 4건의 ASR 수정 요청을 접수하였음.

USTR은 자동차 제조업체가 매년 이행보고서를 USTR에 제출하도록 요구하는데, 그 보고서 내용에는 최초 ASR 신청서상에 작성한 계산법, 업체 전망, 약속(commitments)이 여전히 유효한지 등의 내용까지 포함되어야 함. 해당 보고서에는 자동차 제조업체가 역내 생산을 위한 노력 및 신규 USMCA 연관 투자의 업데이트 내용이 포함되어야 함. ASR을 승인받은 상기 제조업체는 각각 2021년, 2022년, 2023년 12월에 해당 보고서를 제출하였으며, 이후 ‘기승인된 ASR’ 또는 ‘수정된 ASR’이 만료될 때까지 매년 보고서를 제출하여야 함.

자동차 제조업체가 ASR 요건을 충족하지 못하는 경우, USTR은 ‘정부 간 자동차 위원회’와 협의하여 해당 제조업체가 더 이상 ASR로 인한 혜택을 받을 수 없도록 결정할 수 있음. 아울러, 자동차 제조업체가 연례 이행보고서를 제출하지 않거나 제출된 보고서의 내용이 원래 신청서상의 내용과 현저히 다를 경우, 해당 업체는 ASR 사용 자격을 상실할 수 있음. 현재까지 모든 제조업체는 적절한 연례 이행보고서를 제출하였으며, ASR 사용 자격을 상실한 곳은 없음.

III. United States-Automotive Rules of Origin 사건

United States-Automotive Rules of Origin 사건은 자동차 원산지 규정과 관련, 자동차(승용차·경량트럭)의 원산지 인정을 위한 RVC 계산법 관한 분쟁국 간 이견을 다룬 사건임. 이 연구는 United States-Automotive Rules of Origin 사건에서 주요 쟁점인 RVC 요건과 계산법에 관한 논의를 중점적으로 분석하고자 함.

1. 분쟁 개요¹³⁸⁾¹³⁹⁾¹⁴⁰⁾

138) Arbitral Panel Report on United States-Automotive Rules of Origin, USA-MEX-CDA-2022-31-01, paras. 1-9, 49-53, 58. (14 December 2022). [이하, ‘United States-Automotive Rules of Origin 패널 보고서’].

139) United States-Automotive Rules of Origin 패널 보고서, paras. 10-48 & 49-53.

140) Executive Office of the President, Office of the United States Trade Representative, Report to Congress on the Operation of the United States-Mexico-Canada Agreement with Respect to Trade in



2020년 12월 말부터 2021년 2월 말을 기준으로, 미국은 USMCA 역내의 자동차 제조업체로부터 ASR 신청을 받고 동 신청건을 모두 승인하였음. 다만, 이를 승인하는 서한(letter)상에 다음과 같은 내용을 포함하였는데, 그 내용이 문제가 되었음. 구체적으로는 다음과 같음.

“완성된 자동차에 대한 RVC는 ‘핵심부품 요건[“USMCA 원산지챕터 부속서 4-B(Product-Specific Rules of Origin)의 부록(Appendix)”¹⁴¹⁾ 제3.7조]’과는 서로 별개로써 양자를 분리해서 산정해야 한다. 이는 이전 생산 단계에서 사용된 핵심부품이 원산지 인정을 받았더라도, 차후 단계에서 ‘자동차에 대한 RVC’를 계산할 때에는 그 핵심부품을 원산지로 인정하지 않아야 한다는 것을 의미한다. 만약 이를 따르지 않고 USMCA상의 원산지 특혜를 주장하는 자동차 제조업체에 관하여, USTR은 해당 업체에 대한 ASR 기승인건을 철회(rescind)할 수 있다. 그리고 해당 업체는 ASR 승인 요청서를 USTR과 ‘정부 간 자동차 위원회’에 다시 제출하여야 한다”

이는 형식상으로 ASR 서한을 통해 진행하였기에 일견 ASR 이슈로 보일 수 있으나, 해당 서한은 사실상 룰업 조항을 적용하지 않겠다는 내용을 내포하였음. 따라서, 룰업 조항이 쟁점으로 부각되었음. 해당 서한상의 내용과 직접적으로 직접적으로 연관된 조항은 USMCA 제4.5조 4항(RVC 계산법) 및 USMCA 부록 제3조(RVC 요건)임. 2021년 8월, 멕시코와 캐나다는 미국의 RVC 계산법에 동의하지 않음을 표명하고 아래와 같이 이의를 제기하였음.

2021년 8월 20일 멕시코는 USMCA 원산지 규정 일부의 해석과 적용에 대해 문제를 제기하는 협의(consultation)를 미국에 공식적으로 요청하였으며, 2021년 8월 26일 캐나다도 해당 협의에 참여할 의사를 통보하였음. 이에 2021년 9월 24일 미국은 멕시코 및 캐나다와 협의를 진행하였음.

이후, 2022년 1월 6일 멕시코는 해당 분쟁에 대한 패널 설치를 요청하였으며, 2022년 1월 13일 캐나다는 공동 제소국으로 해당 분쟁에 참여함.

Automotive Goods (1 July 2024), p.14, https://ustr.gov/sites/default/files/2024%20USMCA%20Autos%20Report%20to%20Congress_0.pdf (검색일: 2025. 8. 29).

141) 이하, ‘USMCA 부록’으로 표기하였음.



KIOI

Korea Institute of Origin Investigation

멕시코와 캐나다는 핵심부품이 비원산지(non-originating, 또는 역외산) 재료를 포함하더라도 기준을 충족하여 원산지(originating, 또는 역내산) 인정을 받는 경우, 해당 핵심부품을 100% 원산지(역내산)으로 간주하여 ‘완성된 자동차에 대한 RVC 계산법’상에 반영한다고 주장하였음. 멕시코와 캐나다의 주장한 계산 방식을 다른 말로는 ‘롤업(roll-up)’¹⁴²⁾이라고 일컫는데, 롤업은 아시아·유럽 등 USMCA 비당사국에서 생산된 부품이 미국의 주장하는 계산 방식에 비해 상대적으로 폭넓게 USMCA 역내산으로 인정될 수 있음을 의미함.

그러나, 미국은 USMCA 자동차 원산지 규정은 USMCA 역내 조달의 촉진을 그 목적으로 한다는 입장을 견지하면서 롤업 방식을 불인정하였음. 따라서 엔진, 첨단 배터리, 변속기 등 고부가가치를 창출하는 ‘핵심부품(core parts)’에 대한 요건 및 계산 방식은 ‘자동차 전체에 대한 RVC 계산(overall vehicle RVC calculation)’과는 별개라고 주장하였음. 즉, 미국은 핵심부품에 관한 규정은 오로지 ‘핵심부품에 관한 RVC 계산법’에만 적용되며, 이를 차후에 생산되는 ‘자동차 전체에 대한 RVC 계산’에는 포함되지 않는다고 주장한 것임.

2022년 12월 14일 패널은 최종 패널 보고서를 발행하였음. 2023년 1월 11일 USMCA 당사국들은 해당 보고서를 공개하였음. 이에 따르면, United States-Automotive Rules of Origin 사건에서의 패널은 ‘롤업’을 부정하는 미국의 주장을 불인정하고, 미국의 조치가 USMCA 제4.5조 4항 및 부록 제3조에 불합치한다고 판정하였음.

2. 쟁점 품목의 범위

USCMA 원산지챗터 부록(Appendix: Provisions Related to the Product-Specific Rules of Origin for Automotive Goods) 제1조(정의 조항)에 따르면, United States-Automotive Rules of Origin 사건의 쟁점 대상이 되는 자동차의 범위는 경량트럭과 승용차로 한정됨.

첫째, 경량트럭은 HS 코드 8704.21 또는 8704.31에 해당하는 자동차로서 ‘오프로드 전용 자동차’ 또는 ‘주로(principally) 오프로드용으로 설계된 자동차’를 제외한 것을 의미함.

142) ‘롤업’에 관한 구체적인 내용은 이후 ‘3. 쟁점 조항’에서 다루었음.



KIOI

Korea Institute of Origin Investigation

둘째, 승용차는 HS 코드 8703.21-8703.90에 해당하는 자동차로서 다음의 4가지 사항을 제외한 것을 의미함. ① HS 코드 8703.31-8703.33에 속하는 ‘압축점화식 엔진’을 장착한 자동차, 또는 압축점화식 엔진과 전기모터를 동시에 장착한 HS 코드 8703.90에 속하는 자동차 ② 3륜 또는 4륜 오토바이 ③ 비도로용 자동차(All-Terrain Vehicle): 도로 주행 안전·환경 기준을 충족하지 못하는 오프로드 전용 자동차 ④ 모터홈(motorhome) 또는 엔터테이너 코치(entertainer coach): 캠핑, 오락 등 용도로 자체 구동 가능한 자동차의 뼈대(chassis)에 제작된 ‘임시적인 주거용(living) 자동차’

마지막으로, 이들 자동차의 핵심부품 또한 United States-Automotive Rules of Origin 사건의 쟁점 품목에 해당함.

3. 쟁점 조항

분쟁 당사국은 핵심부품에 대한 롤업 조항을 적용하는 여부에 관해 이견을 보였음. 따라서, 문제된 조항은 롤업조항에 해당하는 USMCA 제4.5조 4항과 이와 직접적으로 연관되는 USMCA 부록 제3조임.

1) USMCA 원산지챕터 제4.5조 4항(=롤업 조항)¹⁴³⁾¹⁴⁴⁾¹⁴⁵⁾

United States-Automotive Rules of Origin 사건에서의 패널 보고에 따르면, 분쟁 당사국들은 USMCA 제4.5조 4항을 일명 “롤업(roll-up) 조항”으로 일컬음.

143) PricewaterhouseCoopers (PwC), “USMCA Panel Rules Against U.S. Position in Auto Origin Dispute,” (January 2023), <https://www.pwc.com/us/en/services/tax/library/usmca-panel-rules-against-us-position-in-auto-origin-dispute.html> (검색일: 2025. 8. 29).

144) Thompson Hine LLP, “Panel Concludes Automakers May Continue Core Parts ‘Roll-up’ to Meet USMCA’s RVC Passenger Vehicle and Light Truck Requirements,” (17 January 2023), <https://www.thomsonhine.com/insights/panel-concludes-automakers-may-continue-core-parts-roll-up-to-meet-usmcas-rvc-passenger-vehicle-and-light-truck-requirements/> (검색일: 2025. 8. 29).

145) United States-Automotive Rules of Origin 패널 보고서, para. 51.



Article 4.5.4. Each Party shall provide that the value of non-originating materials used by the producer in the production of a good shall not, for the purposes of calculating the regional value content of the good under paragraph 2 or 3, include the value of non-originating materials used to produce originating materials that are subsequently used in the production of the good.

물업 조항은 USMCA에 따라 원산지로 인정된 부품(또는 재료)이 연이어 후속으로 생산되는 상품의 투입재로 사용된 경우에 관해 규정한 조항임.

이는 생산자가 상품 A를 만들 때 사용된 비원산지(non-originating) 부품을 사용했더라도 상품 A가 원산지 기준을 충족하여 “originating(원산지산 또는 역내산)”으로 인정된다면, 상품 A를 사용하여 만든 최종 상품 B의 RVC의 계산에는 상품 A에 사용된 비원산지(또는 역외산) 부품의 가치를 제외(또는 무시, disregard)하는 것을 의미함. 즉, USMCA 역내에서 생산된 상품에 해당하면서 원산지 인정을 받은 경우, 해당 상품은 차후 상품의 생산에 활용될 때 100% 원산지를 인정받는다라는 것을 뜻하는 것임.

<표 2. 자동차(승용차·경량트럭)에 관한 RVC 계산법>¹⁴⁶⁾

RVC 계산법
순원가 방식을 기준으로 하는 RVC = $[(NC-VNM) / NC] * 100$
<ul style="list-style-type: none">• RVC(Regional Value Content)은 역내가치비율을 의미• NC(Net Cost)는 상품의 순원가를 의미• VNM(Value of Non-originating Materials)은 생산자가 상품을 생산하는 데 사용된 ‘원산지가 불분명한 재료’를 포함한, 비원산지(역외산) 재료의 가치를 의미

예를 들면, 역외산 부품을 포함한 상품이 미국·캐나다·멕시코에서 생산되어 원산지 기준을 충족했다면, 해당 비원산지(또는 역외산) 부품을 포함한 상품은 이후에 또 다른 제품의 생산에 사용될 때 “100% 역내산”으로 간주된다는 개념임.

146) *Supra* note 4.



2) USMCA 원산지챗터 부속서 4-B의 부록 제3조¹⁴⁷⁾

USMCA 원산지챗터 부속서 4-B(Product-Specific Rules of Origin)의 부록(Appendix)은 ‘자동차에 관한 원산지 규정(Provisions Related to the Product-Specific Rules of Origin for Automotive Goods)’으로서 자동차 제품에만 적용되는 특혜관세의 제공을 위한 요건을 규정하고 있음. 특히, 부록 제3조는 승용차·경량트럭 및 그 부품에 대한 RVC 요건을 규정하고 있음. 해당 부록에는 완성차(finished vehicle)뿐만 아니라 자동차 부품별(핵심·주요·보완 부품)로 요구되는 최소 RVC 요건을 다르게 규정하고 있으며, 이러한 최소 요건이 시간 경과에 따라 단계적으로 적용된다는 내용에 관해 규정함.

<표 3. 자동차(승용차·경량트럭) 및 그 부품에 관한 RVC 요건>¹⁴⁸⁾

RVC 요건 (USCMA 부록 제3.1조 및 제3.2조에 근거)
<ul style="list-style-type: none">• 2020년 7월 1일 기준, 순원가 방식(Net Cost Method)을 활용 시, RVC 66%• 2021년 7월 1일 기준, 순원가 방식 활용 시, RVC 69%• 2022년 7월 1일 기준, 순원가 방식 활용 시, RVC 72%• 2023년 7월 1일 기준, 순원가 방식 활용 시, RVC 75%

4. 법적 쟁점 검토

‘원산지(또는 역내산) 인정을 받은 핵심부품’을 ‘완성차의 역내가치비율(RVC) 산정 시 역내산으로 반영할지 여부’에 관련, 분쟁 당사국은 적용 품목 및 조항의 해석에 관해 이견을 보였으며, 패널은 이를 검토하였음.

1) 미국 주장¹⁴⁹⁾

미국은 핵심부품이 비원산지(또는 역외산) 재료를 포함하더라도 원산지 기준을 충족하여 원산지(역내산) 인정을 받은 경우, 이를 ‘완성된 자동차에 대한 RVC 계산법’상에서는 100% 원산지(역내산)로 반영하지 않는다고 주장하였음. 즉, 핵심부품에 대해서는 물입 조항을 적용받

147) United States—Automotive Rules of Origin 패널 보고서, paras. 52–53.

148) *Supra* note 4.

149) United States—Automotive Rules of Origin 패널 보고서, paras. 101 & 111–113.



지 않는다고 주장하였음. 그 근거로써 USMCA 부록 제3조의 구조가 크게 완성차와 핵심부품에 대한 조항으로 분리(bifurcation)되어 있다는 점을 언급하였음. 미국은 부록 제3.1조-제3.6조는 완성차에 대한 RVC 요건을 규정하나 부록 제3.7조-제3.9조는 핵심부품에 대한 원산지 요건을 규정한다는 점에서, 부록 제3조는 이원화(bifurcation) 체계로 구성되어 있다고 주장하였음.

2) 멕시코 및 캐나다 주장¹⁵⁰⁾

멕시코와 캐나다는 부록 제3조가 이원화 체계로 구성되어 있다는 미국의 주장에 동의하지 않았음. USMCA 자동차 원산지 규정은 핵심부품 및 완성차에 관한 단일하고(single) 통합된(unified) RVC 계산법을 규율한다고 주장하였음. 이에 핵심부품이 비원산지(또는 역외산) 재료를 포함하더라도 원산지 기준을 충족하여 원산지(역내산) 인정을 받는 경우, 이를 완성된 자동차에 대한 RVC 계산법¹⁾상에서는 100% 원산지(역내산)로 반영한다고 주장하였음. 즉, 핵심부품에 관한 롤업 조항의 적용에 관해 주장하였음. 그 근거로는 다음과 같은 내용을 언급하였음.

첫째, 멕시코는 핵심부품은 RVC 75%(2023년 기준)를 달성하는 경우 USMCA 부록 제3조 7항에 따라 원산지 인정을 받는데, 해당 핵심부품이 완성차 제조에 사용되므로 USMCA 제4.5조 4항(RVC 계산법)상의 롤업을 적용받는다고 주장하였음. 그에 따라 자동차의 “RVC = $[(NC - VNM) / NC] \times 100$ ”이라는 계산식에서 ‘핵심부품 내 VNM(역외산 재료의 가치)’를 “0”으로 반영한다고 하였음.

둘째, 캐나다는 RVC에 초점을 두고, 문제된 USMCA 부록 제3조(RVC 요건) 및 이와 직접적으로 연관되는 USMCA 제4.5조 4항(RVC 계산법)의 내용을 살펴보았음. 그 근거로는 i) 제4.5조 4항에서는 핵심부품과 완성차를 구별하지 않고 규율하며, ii) USMCA 부록 제3조 7항의 “원산지”라는 문언은 핵심부품과 완성차를 별도로 구별하지 않은 USMCA 제4.5조 4항의 “원산지”라는 문언의 의미와 그 대상(핵심부품 및 완성차)이 동일하다는 점에서, USMCA 부록 제3조 7항은 USMCA 제4.5조 4항과 마찬가지로 핵심부품과 완성차에 관해 규율한다고 주장하였음.

150) United States—Automotive Rules of Origin 패널 보고서, paras. 100 & 103–110.



KIOI

Korea Institute of Origin Investigation

Appendix Article 3.7. Each Party shall provide that a passenger vehicle or light truck is originating only if the parts under Column 1 of Table A.2 of this Appendix used in the production of a passenger vehicle or light truck are originating. Such a part is originating only if it satisfies the regional value content requirement in paragraph 2, except for an advanced battery. The Parties, as appropriate, shall provide in the Uniform Regulations additional description or other clarification to the list of the parts and components under Table A.2 of this Appendix, such as by tariff provision or product description, to facilitate implementation of this requirement.

3) 패널 검토

(1) USMCA 부록 제3.1조-3.6조: 핵심부품을 포함하는가? 롤업 조항의 적용을 받는가?¹⁵¹⁾

앞서 검토한 바와 같이, 미국은 USMCA 부록 제3.1조-제3.6조는 자동차에 대한 RVC 요건만을 규율한다고 주장하였음. 멕시코와 캐나다는 문제된 조항이 자동차와 핵심부품 모두에 관한 RVC 계산법을 규율한다고 주장하였기에 패널은 문제된 조항상의 대상 품목의 범위를 검토하였음.

패널이 검토한 USMCA 부록 제3.1조-제3.6조의 내용은 다음과 같음:

- 제3.1조: 자동차에 대한 RVC 요건
- 제3.2조: Table A.1의 핵심부품에 관한 RVC 요건
- 제3.3조: Table A.1의 핵심부품에 관한 원산지 인정 요건
- 제3.4조 및 제3.5조: 주요부품(principal parts) 및 보조부품(complementary parts)에 대한 RVC 요건
- 제3.6조: USMCA 제4.5조 4항(롤업 조항)과 연관성이 높으며, 동 조항은 자동차와 자동차 부품의 RVC 계산법에 적용

¹⁵¹⁾ United States-Automotive Rules of Origin 패널 보고서, paras. 114-123.



KIOI

Korea Institute of Outer Trade

Table A.1: 자동차(승용차·경량트럭)의 핵심부품

<u>HS 2012</u>	<u>DESCRIPTION</u>
8407.31	Reciprocating piston engines of a kind used for the propulsion of passenger vehicles of Chapter 87, of a cylinder capacity not exceeding 50 cc
8407.32	Reciprocating piston engines of a kind used for the propulsion of vehicles of Chapter 87, of a cylinder capacity exceeding 50 cc but not exceeding 250 cc
8407.33	Reciprocating piston engines of a kind used for the propulsion of vehicles of Chapter 87, of a cylinder capacity exceeding 250 cc but not exceeding 1,000 cc
8407.34	Reciprocating piston engines of a kind used for the propulsion of vehicles of Chapter 87, of a cylinder capacity exceeding 1,000 cc
Ex 8408.20	Compression-ignition internal combustion piston engines of a kind used for the propulsion of vehicles of subheading 8704.21 or 8704.31
8409.91	Parts suitable for use solely or principally with the engines of heading 84.07 or 84.08, suitable for use solely or principally with spark-ignition internal combustion piston engines
8409.99	Parts suitable for use solely or principally with the engines of heading 84.07 or 84.08, other
8507.60	Lithium-ion batteries
8706.00	Chassis fitted with engines, for the motor vehicles of heading 87.03 or subheading 8704.21 or 8704.31
8707.10	Bodies for the vehicles of heading 87.03
8707.90	Bodies for the vehicles of subheading 8704.21 or 8704.31
Ex 8708.29	Body stampings
8708.40	Gear boxes and parts thereof
8708.50	Drive axles with differential, whether or not provided with other transmission components, and non-driving axles; parts thereof
8708.80	Suspension systems and parts thereof (including shock absorbers)
8708.94	Steering wheels, steering columns, and steering boxes; parts thereof
Ex 8708.99	Chassis frames

패널은 USMCA 부록 제3.1조-제3.6조는 자동차, 그리고 ‘핵심부품을 포함한 여러 부품’에 관한 RVC 요건 및 계산법에 관한 조항이라고 판정하였음.

아울러, 롤업 조항의 적용과 관련하여, 패널은 자동차 제조업체가 USMCA 부록 제3.1조-3.6조에 따라 자동차와 핵심부품에 대한 RVC 값을 계산할 때 롤업 조항(USMCA 제4.5조 4항)상의 RVC 계산법에 근거한다고 판정하였음. 즉, 이는 문제된 USMCA 부록 제3.1조-3.6조에 따른 RCV 계산이 롤업 조항(USMCA 제4.5조 4항)상의 RVC 계산법을 적용받는다는 것을 의미함.



KIOI

Korea Institute of Origin Investigation

(2) USMCA 부록 제3.7조-제3.9조: 자동차를 포함하는가? 롤업 조항의 적용을 받는가?¹⁵²⁾

패널은 제3.7조를 검토하는 작업이 중요하다고 보았는데, 이는 핵심부품에 대한 롤업 조항의 적용과 관련하여 제소국과 피제소국의 이견이 있는 제3.7조-제3.9조를 결정짓는 중요한 요소로 보았기 때문이었음.

앞서 검토한 바와 같이, 미국은 USMCA 부록 제3.7조-제3.9조는 핵심부품에 대한 원산지 요건만을 규정한다며 롤업 조항을 적용받지 않는다고 주장하였음. 멕시코와 캐나다는 이들 조항이 완성차와 핵심부품 모두에 관한 RVC 계산법에 관한 조항으로써 롤업 조항의 적용을 받는다고 주장한 바 있음. 따라서 패널은 문제된 조항상의 대상 품목의 범위과 롤업 조항의 적용 여부를 검토하였음.

패널이 검토한 USMCA 부록 제3.7조-제3.9조의 내용은 다음과 같음:

- 제3.7조: Table A.2의 부품(Column 1)이 원산지 인정을 받으면 이를 통해 생산한 자동차도 원산지 인정을 받는다는 내용, 그리고 동 핵심부품이 USMCA 부록 제3.2조상의 RVC 요건을 충족하거나 초과하여 달성하는 경우 원산지 인정을 받는다는 내용을 규정
- 제3.8조 및 제3.9조: Table A.2의 부품(Column 1)에 대한 RVC 계산법

152) United States-Automotive Rules of Origin 패널 보고서, paras. 124-150.

Table A.2: USMCA 부록 3조에 따른 자동차(승용차·경량트럭)에 관한 원산지 결정을 위한 부품 및 재료

CATEGORY I PARTS	CATEGORY II COMPONENTS
ENGINE	Heads, Blocks, Crankshafts, Camshafts, Pistons, Rods, Head subassembly
TRANSMISSION	Transmission cases, Torque converters, Torque converter housings, Gears and gear blanks, Clutches, Valve body assembly
BODY AND CHASSIS	Major body panels, Secondary panels, Structural panels, Frames
AXLE	Axle shafts, Axle housings, Axle hubs, Carriers, Differentials
SUSPENSION SYSTEM	Shock absorbers, Struts, Control arms, Sway bars, Knuckles, Coil springs, Leaf springs
STEERING SYSTEM	Steering columns, Steering gearboxes, Control units
ADVANCED BATTERY	Cells, Modules/arrays, Assembled packs

패널의 구체적인 검토 내용은 다음과 같음.

첫째, 패널은 문제된 USMCA 부록 제3.7조-제3.9조상의 ‘부품(parts)’과 제3.1조-제3.6조상의 ‘핵심부품(core parts)’이라는 용어는 동일하게 ‘핵심부품’이라는 개념을 의미한다는 점을 판정하였음. 구체적으로 USMCA 부록 제3.7조-제3.9조상의 Table A.2에서는 ‘부품’이라는 용어를 규율하나, 이는 사실상 제3.1조-제3.6조상의 Table A.1에서의 ‘핵심부품’이라는 용어와 개념상 동일하다고 하였음. 그리고, 문제된 제3.7조-제3.9조를 검토할 때, 조항상에 규율된 ‘부품’이라는 용어 대신에 ‘핵심부품’이라는 용어를 명시하였음.

둘째, USMCA 부록 제3.7조, 제3.8조 및 제3.9조 간 상호 연계성이 존재한다고 하였음. 구체적으로 USMCA 부록 제3.7조는 핵심부품에 대한 RVC 요건에 해당한다는 점, 그리고 해당 요건은 제3.8조와 제3.9조상의 핵심부품에 대한 RVC 계산법에 기초한다는 점에서 이러한 연계성이 존재한다고 하였으며, 분쟁당사국 또한 이에 대해 이견이 없다고 하였음.

셋째, 패널은 부록 제3.7조-제3.9조는 자동차와 핵심부품을 그 대상 품목으로 삼으며 USMCA 제4.5조 4항상의 몰업 조항을 적용받는다고 판정하였음. 이에 관한 구체적인 분석은 다음과 같음.



i) 패넬은 USMCA 제4.5조 4항(롤업 조항)에서는 비록 그 명시적인 문구가 부재하더라도 부록 3조 내 전체 조항을 대상으로 적용된다는 점을 판정하였음. 롤업 조항에서는 특정 품목을 제외시킨다는 문언이 존재하지 않으므로 해당 조항의 품목 범위는 자동차와 핵심부품을 모두 포함한다고 판정함으로써 멕시코와 캐나다의 주장을 인정하였음. 이와 관련하여, 패넬은 핵심 부품은 자동차의 완성을 위한 필수적인 요소에 해당한다는 점에서 양자를 분리하여 고려할 수 없다고 보았음.

ii) 패넬은 해당 분쟁의 쟁점은 부록 제3.8조 및 제3.9조상의 RVC 계산법에 따라 산출된 ‘제 3.7조상의 핵심부품의 RVC 값’을 ‘자동차의 RVC 값을 계산(USMCA 제4.5조 4항)’할 때 입력 값(input)으로 활용할 수 있는지 여부에 관한 것이라고 하였음.

이에 초점을 두고 검토를 진행하였던 패넬은, 부록 3.7조-제3.9조에서는 ‘이들 조항에 따른 핵심부품의 RVC 값’을 ‘USMCA 제4.5조 4항에 따른 자동차의 RVC 계산’상에 활용될 수 있는지를 명시적으로 규정한 바 없다고 확인하였음. 이를 두고 패넬은 부록 3.7조-제3.9조에서는 USMCA 제4.5조 4항상의 롤업 조항과의 관계에 대해 침묵(silence)하고 있다고 표현하였음. 이러한 사실에도 불구하고, 패넬은 부록 3.7조-제3.9조는 USMCA 제4.5조 4항의 관점에서 해석되어야 한다고 판정하였음. 즉, 이는 핵심부품에 관한 부록 3.7조-제3.9조는 USMCA 제4.5조 4항상의 롤업 조항을 적용받는다라는 점을 의미하는 것으로써 미국의 주장을 부인하는 것임.

iii) ‘부록 제3.7조상의 핵심부품의 RVC 값’¹⁵³⁾을 ‘자동차의 RVC 값을 계산(USMCA 제4.5조 4항)’에 활용할 수 없다는 미국의 주장과 관련하여, 패넬은 오류가 있다고 지적하였음.

그러한 이유로는 USMCA 부록 제3.8조 및 제3.9조에서는 ‘VNM(역외산 재료의 가치)’에 관해 규율하며, VNM은 ‘핵심부품의 RVC 값(제3.7조)’를 결정짓는 요소에 해당한다는 점을 언급하였음. 그리고 ‘핵심부품의 RVC 값(제3.7조)’은 궁극적으로 ‘자동차의 RVC 값의 계산(USMCA 제4.5조 4항)’에 입력값(input)으로써 활용된다고 하였음.

153) 이는 USMCA 부록 제3.8조 및 제3.9조상의 계산법을 통해 도출됨.



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

iv) ‘원산지(originating)’의 개념에 관해 검토하였음. 미국은 ‘원산지’의 의미는 상황별로 달라진다고 주장하였으며 멕시코와 캐나다는 USMCA상에 규율된 정의에 따른다고 주장하였음. 이와 관련하여, 패널은 원산지에 관한 개념은 USMCA 초기 조항 및 일반정의(Initial Provisions and General Definitions) 챕터상의 제1.5조 ‘원산지’에 관한 정의에 따라야 한다면, 멕시코와 캐나다의 주장을 인정하였음.

** USMCA 제1.5조에 따르면, ‘원산지’란 USMCA 제4장(원산지 기준) 또는 제6장(섬유 및 의류 제품)상에 규율된 원산지 기준을 충족하는 것을 의미하는 것임.*

IV. 시사점 및 결론

United States-Automotive Rules of Origin 사건에서의 패널 판정은 USMCA 자동차 원산지 규정과 관련하여 i) 자동차와 핵심부품의 불가분성, ii) 롤업 조항의 광범위한 적용, iii) RVC 계산의 연속성 및 체계성 강화, iv) 원산지 정의에 관한 일관성을 확립하였다는 점에서 중요하다고 할 수 있음. 이는 우리나라 업체를 포함한 미국에 자동차를 수출하려는 자동차 업체에 실질적 혜택을 제공하는 동시에, USMCA상의 조항에 관한 정확한 해석과 당사국의 의무 준수에 기여한다는 점에서 유의미하다고 할 수 있음. 따라서 United States-Automotive Rules of Origin 사건에서의 패널 판정은 향후 자동차와 관련한 분쟁이나 개별 국가의 자동차 정책을 수립하는 데 중요한 참조 기준이 될 것으로 기대됨.

해당 패널 판정과 이에 대한 시사점을 정리하면 다음과 같음.

i) 자동차와 핵심부품의 불가분성: 패널은 USMCA 부록 제3.1조-제3.9조 모두를 자동차와 핵심부품을 동시에 규율하는 조항으로 해석하였음. 이는 미국이 주장한 바와 같이 제3.1조-제3.6조는 완성차에 관한 조항, 그리고 제3.7조-제3.9조는 핵심부품에 관한 조항이라는 이분법적 구도를 명확히 부정한 것임.

특히, 패널은 Table A.2의 ‘부품(parts)’과 Table A.1의 ‘핵심부품(core parts)’을 개념상 동일하게 보았으며, 이는 협정문 내 용어 해석의 일관성을 중시한 판정임. 핵심부품 규



정은 곧 완성차 규정과 직결되며, 양자를 분리하여 해석하는 것은 USMCA 자동차 원산지 규정의 전체적인 체계와 모순된다는 점을 명확히 제시하였음. 이로써 향후 분쟁에서 특정 조항을 협소하게 해석하여 적용 대상을 제한하려는 시도는 제약을 받게 되었고, 협정 전반의 적용 범위가 포괄적으로 확장되는 효과가 발생함.

ii) 롤업 조항의 광범위한 적용: 패널은 USMCA 제4.5조 4항(롤업 조항)에서는 특정 품목(예: 핵심부품)을 배제한다는 문언을 규정하지 않았다는 점을 확인하였음. 그리고, 롤업 조항은 자동차와 핵심부품 모두에 적용된다고 판정하였음.

이는 핵심부품의 RVC 값이 완성차 RVC 계산 시 입력값(input)으로 활용될 수 있다는 점에 관해 판정한 것으로써 미국의 제한적인 해석과 주장을 배척한 것임. 해당 판정으로 인해 자동차 제조업체는 부품 단계에서 이미 달성한 RVC 값을 그대로 누적하여 완성차의 RVC 계산에 활용할 수 있게 되었음. 그 결과, 자동차 제조업체는 복잡한 RVC 계산을 단순화함으로써 규제 준수를 위한 기업의 비용을 절감하는 등 실질적인 혜택을 누리게 되었음. 나아가 이는 자동차 산업의 공급망 전반에 걸쳐 규제 부담을 완화하는 효과를 창출하는데 기여하는 것으로 보임.

iii) RVC 계산의 연속성과 체계성: 패널은 USMCA 부록 제3.8조 및 제3.9조상에서 규율하는 VNM(역외산 가치)이 핵심부품의 RVC 값을 산출하는 기초 요소가 된다고 하였으며, 핵심부품의 RVC 값은 다시 자동차의 RVC 계산에 투입된다는 점을 강조하였음.

이는 핵심부품 RVC와 완성차 RVC 간에 존재하는 연속적인 계산 체계를 명확히 밝혔다는 점에서 의의가 있음. RVC 계산을 이분법적 구조로 해석하려는 미국의 시도는 USMCA 협정 체계와 해석상의 일관성을 저해한다고 할 수 있음. 특히, 패널은 미국의 주장처럼 핵심부품의 RVC 값을 자동차 RVC 계산에 활용할 수 없다는 논리가 RVC와 관련한 조항 간 연계성을 무시한 오류라고 지적하였음. 따라서, 동 판정은 RVC 계산이 “핵심부품 단계 → 완성차 단계”로 연계된다는 점을 확정하였다는 점에서 유의미함.



iv) 원산지 정의에 관한 일관성: 패넬은 원산지(originating) 개념이 상황별로 달라질 수 있다는 미국의 주장을 거부하고, USMCA 제1.5조(일반 정의)에 규정된 원산지 정의를 모든 관련 조항에 적용해야 한다고 판정하였음.

이는 협정문상의 정의 조항이 우선 적용된다는 점을 강조한 것으로써 원산지에 관한 당사국의 자의적인 해석을 근본적으로 차단하는 것임. 나아가 이는 분쟁 해결 절차상에서의 법적 안정성을 제고하고, 협정문 해석에 관한 통일성을 유지하는 데 기여함. 멕시코와 캐나다의 일관성 있는 원산지 정의에 관한 해석 방식을 패넬이 받아들였다는 점에서, 당사국이 USMCA 원산지 규정을 운용함에 있어 원산지 해석에 관한 신뢰성이 제고되었음.

v) 산업적·정책적 파급효과: 첫째, 산업적 파급효과와 관련, 자동차 제조업체들은 핵심부품에서 확보한 RVC 성과를 완성차 계산에 그대로 반영할 수 있게 됨으로써, 원산지 요건 충족을 위한 기업의 부담이 경감되는 효과를 누리게 되었음. 또한, 공급망 운영에 있어 더욱 유연성을 확보하게 되었음.

둘째, 정책적 파급효과와 관련, 미국의 보호주의적 해석이 패넬 판정으로 인해 무효화되었다는 점에서 향후 미국의 정책 방향은 United States-Automotive Rules of Origin 사건에서의 패넬 판정을 이행하는 방향으로 진행될 것으로 예상됨. 그렇지 않을 경우, 미국은 또 다시 USMCA 타 당사국으로부터 제소를 받을 수 있음.

vi) 미국의 패권주의와 패넬 판정 불이행으로 인한 한계: 위와 같은 시사점에도 불구하고 간과할 수 없는 점은 2025년 8월 현재를 기준으로 미국은 해당 패넬 판정을 불이행하고 있다는 것임. 이는 국제법상의 구속력을 갖춘 USMCA 패넬 판정을 사실상 무효화시키는 것으로써, 미국이 자신의 주도하에 체결한 USMCA의 분쟁해결제도에 관한 실효성을 스스로 저해시키는 결과를 낳게 됨.



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

2024년 USTR 보고에 따르면, 북미 지역의 자동차 제조업체들조차도 규정 해석과 운영의 명확성을 위해 미국 정부의 패널 판정 이행을 촉구하고 있다는 점을 고려할 때, 미국의 패널 불이행 관행은 조속히 개선될 필요가 있는 것으로 보임.¹⁵⁴⁾

마지막으로, 해당 패널 판정이 한-미 FTA 원산지 개정과 관련하여 우리 정부에 시사하는 바는 자동차 분쟁에서의 쟁점과 관련한 조항을 신설하거나 보완할 필요가 있다는 것임. 첫째, ‘자동차와 핵심부품의 불가분성, RVC 계산 방식의 연속성, 롤업 조항의 광범위한 적용 범위, 그리고 원산지 정의에 관한 일관성 있는 해석’과 관련한 규정을 개정 문안에 반영하여야 함. 둘째, 분쟁해결제도와 관련, 상대국의 FTA 패널 판정의 불이행을 강제할 수 있는 제도적인 보완장치를 마련하고, 이를 협정문상에 명문화할 필요가 있음. 셋째, 미국과 같이 협정 문안을 자의적으로 해석하는 경우를 방지하기 위해, 조항 간 연관 관계 및 근거 조항을 명확하게 규정할 필요가 있음.

V. USMCA 자동차 원산지 규정 관련 미국측 연구동향

1. 패널 판정 관련¹⁵⁵⁾

1) 패널 판정이 USMCA 역내에 미치는 영향에 관한 미국 정부의 평가

자동차 제조업체가 United States-Automotive Rules of Origin 사건에 관한 패널의 심리를 위해 동 패널에 제출한 비공개 자료에 따르면, 멕시코와 캐나다가 주장하는 롤업 조항을 적용할 경우에는 미국이 주장하는 RVC 계산법에 비해 ‘자동차 1대당 USMCA 역내산 부품의 함유율’이 10-20% 하락하는 결과를 초래하는 것으로 확인되었음. 따라서, 미국 무역대표부

154) 미국과 캐나다 협회 의견으로는 Autos Drive America, “Comments Concerning the Operation of the United States-Mexico-Canada Agreement with Respect to Trade in Automotive Goods,” (17 January 2024), <https://www.regulations.gov/comment/USTR-2023-0013-0009> (검색일: 2025. 8. 29); American Automotive Policy Council, “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,” (18 January 2024), <https://www.regulations.gov/comment/USTR-2023-0013-0017> (검색일: 2025. 8. 29) 참조.

155) *Supra* note 5, pp.15 & 28,



(Office of the United States Trade Representative, 이하 ‘USTR’)는 제소국(멕시코·캐나다)의 주장을 인정한 패널 판정이 USMCA 역내산 제품 또는 부품의 사용률을 높이려는 USMCA 체결 목표를 저해하는 것으로 평가하였음.

2) 미국 정부의 패널 판정 이행을 촉구하는 자동차 업계의 입장¹⁵⁶⁾

위의 USTR의 평가에도 불구하고, 자동차 제조업계에서는 2025년 8월(연구 작성시점)을 기준으로 불이행되고 있는 패널 판정의 이행을 다음과 같이 촉구하고 있음.

첫째, 북미 지역의 자동차 제조업계는 미국 정부가 판정을 불이행함으로써 불확실성의 문제를 초래하고 있다고 보았음. 2024년 1월, 미국과 캐나다의 3대 자동차 제조업체인 GM, Ford 및 Stellantis로 구성된 ‘미국자동차정책위원회(American Automotive Policy Council)’와 ‘캐나다자동차제조업협회(Canadian Vehicle Manufacturers’ Association)’는 미국 정부가 “합리적인 이행 일정과 충분한 사전 통보”를 통해 United States-Automotive Rules of Origin 사건에서의 패널 판정을 조속히 이행하도록 요청하였음. 이들은 미국이 패널 판정을 이행함으로써 USMCA 역내산 자동차 공급망에서의 명확성·예측성을 제고할 수 있다고 하였음.

둘째, 세계적인 자동차 제조업체 및 해당 업체가 속한 자동차협회에서도 미국 정부의 패널 판정 이행을 촉구하였음.

3) 미국 정부의 패널 판정 불이행을 지지하는 노동계 입장

노동계에서는 United States-Automotive Rules of Origin 사건에서의 패널 판정에 관한 미국 정부의 불이행을 지지(support)하는 입장을 표명하였음. 노동계는 캐나다와 멕시코가 주장하였던 롤업 방식이 USMCA 역내에 미칠 영향을 다음과 같이 우려하였음.

첫째, USMCA 당사국이 공동으로 운영하는 노동협력위원회(Labor Affairs Council)는 롤업

156) *Supra* note 25.



방식이 USMCA 자동차 원산지 규정의 이행을 저해하는 결과를 초래하며 동 규정에 관한 신뢰성을 하락시킬 것이라고 지적하였음. 또한, USMCA 원산지 규정은 USMCA 당사국만이 누리를 특혜를 보장하며, 무임승차자(free riders), 즉 USMCA 비당사국이 USMCA상의 특혜를 누리지 못하도록 만드는 중요한 장치라는 점을 강조하였음.

둘째, 전미자동차노조(United Auto Workers) 또한 미국의 주장을 지지하며 몰업 방식을 부인하는 견해를 표명하였음.

2. USMCA 자동차 원산지 규정 관련

1) 이행 측면¹⁵⁷⁾

2023년, 미국 국제무역위원회(United States International Trade Commission, 이하 ‘USITC’)에서 발표한 보고에 따르면, USITC는 미국 및 USMCA 역내 자동차 산업에 상당히 긍정적인 경제적 파급력을 미치고 있음. 자동차 제조업체와 부품 공급업체들은 USMCA 역내에서의 신규 생산을 위해 수십억 달러를 투자하였으며, USITC는 자동차 원산지 규정이 미국의 고용, 임금, 자본 지출, 생산 및 수익에 긍정적인 영향을 주었다고 평가하였음.

USMCA 역내 자동차 산업과 원산지 규정은 여전히 발전되고 있음. 자동차 산업은 전기자동차와 기타 청정에너지 차량으로 전환되고 있음. 2023년 기준, 자동차 원산지 규정은 자동차 제조업체에 부여된 ASR로 인해 아직 모든 제조업체에 완전히 적용되지 않았음. 일부 자동차 제조업체들은 2025년 7월 ASR이 종료됨에 따라 USMCA 자동차 원산지 규정의 전면 시행에 대비하기 위해 2024년부터 준비 작업을 진행하였음.

2025년 이후에는 자동차 원산지 규정을 충족하는 전기자동차 배터리가 부족해질 것으로 예상되므로 전기자동차 또한 자동차 원산지 규정을 충족하기 어려울 것이라는 우려가 제기되었

157) *Supra* note 5, p. 28.



음.

이해관계자 그룹에서는 전기자동차 및 자율주행차(Autonomous Vehicle) 기술의 변화에 더욱 부합하고 자동차 부품의 USMCA 역내 생산을 촉진할 수 있도록, 이후 자동차 원산지 규정의 개정을 제안하였음. 아울러, 원산지 규정의 이행 및 집행 과정에서 투명성과 정보 부족에 대한 우려를 지속적으로 제기하였음. 예를 들면, 노동계에서는 ASR 이행, 그리고 RVC 요건과 LVC 요건의 집행에 관한 투명성이 결여되었다는 점에서 자동차 원산지 규정에 관한 전반적인 실효성을 평가하기 어렵다는 우려를 표명하였음. 부품 공급업체는 자동차 원산지 규정상의 의무 준수에 관한 입증 과정에서 발생하는 행정적 부담에 대해서도 문제를 제기하였음.

USTR과 ‘정부 간 자동차 위원회’는 위와 같이 자동차 제조업체들이 직면한 도전과제를 해결하고, USMCA를 통해 역내 자동차 산업과 노동자의 경쟁력을 제고할 기회를 모색하기 위해, 이해관계자들과 긴밀히 협의할 예정임. 자동차 제조업체 및 부품 공급업체와도 협력할 것임. 이를 통해 USTR과 ‘정부 간 자동차 위원회’는 일반자동차에서 전기자동차로의 전환 및 신규 자동차 기술 발전의 속도에 보조를 맞추어 자동차 원산지 규정이 효과적으로 구성될 수 있도록 노력할 것임. 아울러, 노동계 및 다른 이해관계자들과 협력하여 자동차 원산지 규정 집행의 투명성을 높이는 동시에 불확실성을 축소하고 공급업체가 체감하는 행정적 부담을 완화할 수 있도록 관련 방안을 마련할 예정임.

해당 보고서 내용은 향후 자동차 원산지 규정에 관한 미국 정부의 정책 방향을 파악할 수 있음.

2) 경제적 영향¹⁵⁸⁾

2023년, USITC는 USMCA 자동차 원산지 규정에 관한 보고서를 발표하였음. 해당 보고서는 경제 시뮬레이션 모델을 활용하여 USMCA 자동차 원산지 규정이 미국 경제와 자동차 산업에 미친 영향을 평가하였음. 경제적 영향 추정치는 ‘실제 데이터’, 그리고 ‘만약 USMCA 자동차 원산지 규정이 존재하지 않았을 경우의 산업 및 미국 경제 상황을 가정한 시뮬레이션’을 상호 비교하는 방식으로 산출되었음.

158) *Ibid.*, pp.8-9.



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

2023년, USITC 보고에 따르면, USMCA 자동차 원산지 규정은 2022년도 ‘USMCA 역외산 자동차 엔진 및 변속기’에 대한 미국 내 수입을 축소시키는 결과를 초래하였으며, 미국 내 ‘엔진 및 변속기 생산업체’의 고용, 임금, 자본 지출, 수익을 증가하는 효과를 창출하였음. 해당 보고서에서는 2022년 USMCA 역외 국가에서 생산된 엔진과 변속기에 대한 미국의 수입은 각각 431,853대, 55,195대가 감소하였다고 추정하였음. 미국의 엔진 및 변속기 제조업체의 경우, 2022년 고용인력은 3,877명 증가하였으며, 임금은 2억 3,910만 달러, 자본 지출은 6,020만 달러, 수익은 16억 달러 증가한 것으로 나타남.

2023년 USITC 보고에 따르면, USMCA 자동차 원산지 규정은 2022년 미국의 경량자동차(light vehicles) 생산업체에도 고용, 임금, 자본 지출, 생산, 수익, 이익을 소폭 증가시키는 동시에, 미국 내 경량자동차 평균 가격 또한 소폭 상승시킨 것으로 나타났음. 2022년 미국 자동차 제조업체의 고용인력은 35명, 임금은 270만 달러, 자본 지출은 120만 달러, 생산량은 1,464대, 수익은 8,130만 달러, 이익금액 2,500만 달러가 각각 증가된 것으로 추정됨.

이러한 경제적 효과는 USMCA 발효 이후부터 17개월 동안에 주로 미국 자동차 산업에서 나타났음. 2023년 USITC 보고서는 해당 기간을 기준으로 자동차 원산지 규정이 미국 전체 GDP와 고용에 미친 영향은 미미하다고 평가하였음.

3. 미국 의회의 전반적인 평가 및 2026년 공동 재검토 고려사항¹⁵⁹⁾

2020년 발효된 USMCA는 1994년 체결된 NAFTA를 대체하였음. NAFTA는 고도로 통합된 USMCA 역내에서 자동차 산업을 형성하는 데 중요한 역할을 한 것으로 평가되었음.

USMCA 협상을 통해 새롭게 마련된 USMCA 자동차 원산지 규정은 3국 간, 그리고 각 당사국 내에서 긴장 국면을 초래하였음. 2024년 12월 기준, 자동차 원산지 규정의 이행과 동 규정이 역내 자동차 산업에 미칠 영향에 관해서는 아직도 불확실성이 존재하는 것으로 평가됨.

다수 이해관계자들은 USMCA의 2026년 ‘공동 재검토(Joint Review)’를 통해 USMCA 협정문

159) Congressional Research Service, USMCA: Automotive Rules of Origin (IF12082, December 6, 2024), pp.1-2, <https://sgp.fas.org/crs/row/IF12082.pdf> (검색일: 2025. 8. 29).



개정 여부를 논의할 때, 자동차 원산지 규정이 주요 논의 주제로 제기될 수 있다고 보고 있음. 미국 의회는 USMCA의 이행과 공동 재검토 과정에서 감독 역할을 수행할 것임.

2026년 공동 재검토와 관련, 미국 의회가 고려할 사항은 다음과 같음:

- United States-Automotive Rules of Origin 사건에서의 패널 판정에 관한 미국의 불이행이 야기하는 영향을 고려
- USMCA 자동차 원산지 규정에 관한 당사국의 준수를 유도하기 위해, 승용차의 현행 MFN 관세율 2.5%에 관한 인상 여부를 고려하고, 그로 인한 영향을 평가
- 자동차 원산지 규정 준수 및 이행에 관한 제반 문제를 검토
- 2026년 USMCA 공동 재검토 시, United States-Automotive Rules of Origin 분쟁뿐만 아니라 USMCA 역내 자동차 산업 관련 현안(중국계 기업의 잠재적 투자 등)을 포괄적으로 다룰 것인지를 검토¹⁶⁰⁾

4. USMCA 분쟁해결제도와 판정 이행에 관한 CSIS의 평가¹⁶¹⁾

USMCA는 NAFTA가 가진 분쟁해결제도의 구조적 결함을 보완하였음. NAFTA 체제에서는 분쟁 당사국이 패널의 구성이나 임명에 동의하지 않음으로써 분쟁해결제도가 제대로 작동하지 않았음. 그러나, USMCA 제31.8조는 이러한 문제를 해결하기 위해 마련된 조항임. 동 조항은 사전에 승인된 상설(standing) 전문가 명단을 마련함으로써 패널이 자동으로 구성될 수 있게 하였음.

2020년 USMCA 발효 이후부터 2025년 현재를 기준으로, 총 4건의 분쟁에 관한 패널 판정이 도출되었음. 이는 USMCA를 통해 분쟁해결제도가 개선되었다는 성과를 보여주는 것임. 또한, NAFTA 체제하에서의 패널의 구성을 사실상 방해하던 과거와는 대비를 이루며, USMCA 분쟁해결 메커니즘을 통한 이행의 강화로 해석될 수 있음.

160) 중국과 관련하여, 2024년 USTR 보고에 따르면 중국의 멕시코 자동차 산업 직접투자 증가는 북미 자동차 산업의 자율성과 경쟁력에 잠재적 위협으로 작용하고 있음. 이는 USMCA 원산지 규정의 실효성을 약화시키며, 장기적으로는 북미 내 생산 기반과 고용을 잠식할 수 있는 구조적 문제를 초래할 수 있음. 따라서 북미 3국은 외국인 투자, 특히 중국 투자의 전략적 파급효과를 면밀히 검토하고, 필요할 경우 제도적 장치를 통해 공급망 안정성을 강화할 필요가 있음. Supra note 5, pp.25-26.

161) Diego Marroquín Bitar, Christopher Hernandez-Roy & Earl Anthony Wayne, "USMCA Review 2026," (18 August 2025), Center for Strategic and International Studies, <https://www.csis.org/analysis/usmca-review-2026> (검색일: 2025. 8. 29).



다만, United States-Automotive Rules of Origin 사건은 USMCA가 NAFTA 분쟁해결제도를 개선한 것이라는 평가와는 달리 USMCA 분쟁해결제도의 한계를 노정한 것으로 평가됨. 미국은 United States-Automotive Rules of Origin 사건에서의 패널 판정(2022년 12월)을 2025년 8월 현재까지도 불이행하고 있으며, 이는 USMCA 분쟁해결제도의 실효성에 의문을 제기하는 요인으로 작용하고 있음. 이러한 미국의 불이행은 USMCA상의 법적 절차보다는 정치적 계산이 우선시되는 국제정치의 현실을 반영하는 것임.

5. 자동차 원산지 규정의 경제적인 영향에 관한 USITC의 평가¹⁶²⁾

USITC의 보고에 따르면, USMCA 자동차 원산지 규정은 미국 자동차 산업에 집중적인 영향을 미쳤고, 미국 경제 전체에 미치는 영향은 미미한 것으로 나타났음. 해당 보고서는 다음의 분석 내용을 포함하고 있음.

- 해당 모델은 자동차 원산지 규정이 미국 부품 생산업체의 고용, 생산, 수익, 자본 지출 및 이익을 증가시켰다고 추정함.
- 해당 모델은 자동차 원산지 규정이 미국의 경량차 제조업체의 고용, 생산, 수익, 자본 지출, 재고 및 이익을 약간 감소시켰다고 추정함.
- 해당 모델은 자동차 원산지 규정이 캐나다와 멕시코산 경량차의 미국 수입을 감소시키고 USMCA 역외국으로부터의 수입을 증가시킨 것으로 추정함. 또한, 해당 모델은 자동차 원산지 규정이 미국 시장에서 경량차의 평균 가격을 소폭 상승시켰음을 보여줌.
- 미국 자동차 제조업에 대한 총투자액은 2019년 279억 달러에서 2023년 878억 달러로 증가하였으며, 2024년에는 341억 달러로 감소하였음. 이러한 투자 변화는 자동차 원산지 규정의 변화로부터 일부분 영향을 받은 것으로 보임. 특히, 부품 제조에 대한 투자는 자동차 원산지 규정이 영향을 줄 가능성이 더욱 높음.
- USMCA 발효 이후, 캐나다와 멕시코에서는 미국 자동차 시장 점유율에 큰 변화가 없었음. 반면, 캐나다에서는 미국산 부품의 수입 점유율이 증가하였으나 멕시코에서는 감소하였음.

162) U.S. International Trade Commission, USMCA Automotive Rules of Origin: Economic Impact and Operation, 2025 Report (USITC Publication No. 5642, July 2025), pp.17-24, <https://www.usitc.gov/publications/332/pub5642.pdf> (검색일: 2025. 8. 29).



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Studies

- 물가상승억제법(Inflation Reduction Act), 파업, 거시경제 상황 등 다른 개별 요인들이 미국 자동차 산업에 더욱 큰 영향을 준 것으로 평가됨. 하지만, 자동차 원산지 규정의 변화 또한 자동차 업계에 영향을 주는 요소라는 점은 분명한 사실임.
- 해당 보고서는 USMCA 자동차 원산지 규정(관세 적용 대상 품목)에서 유사 상품의 관세 분류 또는 취급과 관련하여, 기술의 변화와 관세 분류 코드 간에는 간극이 존재함을 확인하였음. 이러한 간극을 유발하는 요인으로는 알루미늄 차체와 관련한 생산 공정이 새롭게 마련되었으며 전기 픽업트럭의 생산이 증가하였다는 점을 언급할 수 있음.

6. 북미 자동차 제조업계에 미국 관세가 미치는 영향 및 시사점에 관한 Brookings 연구소의 평가¹⁶³⁾

해당 연구에서는 2026년 USMCA 자동차 원산지 규정의 재검토와 관련, 아래와 3가지 시나리오를 고려해 볼 수 있다고 하였음.

- 1안) 현행 USMCA 자동차 원산지 규정을 유지: 2023년 USITC 분석에 따르면, USMCA 자동차 원산지 규정 미국 내 자동차 산업의 이익, 임금, 생산을 증가시키는 것으로 나타났음. 자동차 제조업체는 전기차(EV) 전환 과정에서 배터리에 필요한 핵심 광물이 미국 내에서 생산되지 않는다는 점 등으로 인한 고충을 호소하였음. 따라서, 현행 자동차 원산지 규정을 유지하되 일정 시점에 재검토하는 방안이 가장 합리적임.
- 2안) 미국의 롤업 불인정 방식의 채택: 미국은 자동차 원산지 규정 운영에 대해 엄격한 해석을 주장했으나, 이는 USMCA 패널 판정 시 인정을 받지 못하였음. 미국식 접근법을 채택할 경우, 기업들은 전체 차량의 RVC 요건 충족을 위해 북미산 부품 의존도를 높여야 함. 이를 단계적으로 이행한다면, 북미 역내 가치사슬을 강화하는 효과를 발생시킬 수 있음.
- 3안) 신규·업그레이드된 자동차 원산지 규정 도입의 가능성: 향후 미국, 캐나다, 멕시코가 기존 규정보다 더욱 엄격한 수준으로 자동차 원산지 규정을 조율하고 이에

163) Joshua P. Meltzer, "The Impact of US Tariffs on North American Auto Manufacturing and Implications for USMCA," Brookings Institution (13 May 2025), <https://www.brookings.edu/articles/the-impact-of-us-tariffs-on-north-american-auto-manufacturing-and-implications-for-usmca/> (검색일: 2025. 8. 29).



KIOI

Korea Institute of International and Oceanic Law

합의할 가능성도 존재함. 다만, 현재에도 당사국이 자동차 원산지 규정을 준수하는 것은 용이하지 않으므로 단계적으로 접근할 필요가 있음. 특히, 전기차에 관한 자동차 원산지 규정을 신설할 필요가 있다는 제조업계의 요구가 많아지고 있음.

그리고, 중국산 자동차 제품의 관세 우회 문제와 중국의 멕시코·캐나다에 대한 투자에 대해서도 다음과 같이 분석하였음.

- 중국산 제품의 관세 우회(circumvention) 문제 및 관세 조정: 미국이 20% 수준으로 對중국 관세를 중국에 부과한 이후, 중국은 멕시코·캐나다를 우회하여 중국산 자동차를 수출하려는 유인을 갖게 되었음. 최근, 미국의 對중국 관세 확대는 이러한 유인을 더욱 강화하는 요인에 해당함. 멕시코와 캐나다도 미국의 관세 정책에 발맞추어 자국의 관세 정책을 추진하고 있음. 예컨대, 캐나다는 2024년 중국산 전기차에 100% 관세, 철강·알루미늄에 25% 관세를 부과하였으며, 멕시코는 철강·알루미늄을 역내에서 생산하도록 제한을 두는 규정을 마련하였음. 그러나 중국산 부품·소재에 대한 제조업계의 의존도가 여전히 높은 상황에서 이러한 관세 정책을 실제 이행하는 것은 다소 곤란하다고 할 수 있음.
- 중국의 對멕시코·對캐나다 투자 문제: 중국의 해외직접투자(FDI)는 또 다른 회피 수단으로 작용할 수 있음. 이와 관련한 트럼프 1기 행정부에서 마련한 행정명령은 국가안보와 연관된 주요 산업에 대한 중국의 투자를 더욱 엄격하게 제한하는 내용에 관한 것임. 캐나다도 이와 유사한 FDI 심사 체계를 마련하였음. 2024년 바이든 미국 대통령과 세인바움 멕시코 대통령은 FDI 심사 및 안보 관련 공동작업반 설치에 합의함. 이는 USMCA 재검토에서 중요한 진전 요소가 될 것임.

7. 2026년 USMCA 공동 재검토(협정문 개정)에 관한 전망¹⁶⁴⁾

일반적으로는 USMCA 협정문에 대한 대폭적인 변화는 없을 것으로 전망함. 그러나, 2024년

164) Simon Lester, "Katherine Tai on USMCA Dispute Settlement and the USMCA Review," International Economic Law and Policy Blog (7 March 2024), <https://ielp.worldtradelaw.net/2024/03/katherine-tai-on-usmca-dispute-settlement-and-the-usmca-review.html> (검색일: 2025. 8. 29); The Brookings Institution, "USMCA Forward 2024 launch event," (6 March 2024), <https://www.brookings.edu/events/usmca-forward-2024-launch-event/> (검색일: 2025. 8. 29). 에서 재인용.



KIOI

Korea Institute of Origin Investigation

캐서린 타이의 발언은 이러한 전망을 뒤엎는 것으로 평가됨.

2026년 USMCA 공동 재검토 관련, 2024년 Brookings에서의 캐서린 타이의 발언은 2026년 공동 재검토 작업이 단순히 USMCA의 원활한 운영을 검증하는 정기적인 검토키 성격을 띠는 것이 아니라는 점을 시사함. 해당 재검토 작업에서는 주요 무역분쟁을 해소, 또는 USMCA 역내에서 중국산 제품이 환적(transshipment)을 통해 역내산으로 둔갑하는 문제를 다루기 위한 광범위한 주제에 관해 협상할 것으로 예상됨.

참고로, 2024년 캐서린 타이의 발언은 다음과 같음: 캐서린 타이는 United States-Automotive Rules of Origin 사건에서의 패널 판정의 중요성을 인정하였음. 그럼에도 불구하고, 2026년 USMCA 당사국의 도전과제는 중국의 전기차 공급 과잉의 문제라는 점을 고려하여야 한다고 하였음. 타이는 United States-Automotive Rules of Origin 사건에서의 미국의 주장과 동일한 맥락에서, USMCA 공급망에서의 역내산 자동차 부품 활용을 강화하는 것은 여전히 중요하다는 입장을 우회적으로 표명하였음.