

REPORT



해외통관애로

인도 품목분류 사전회시 제도 개요와 활용방안

최영훈 | 주인도 대한민국 대사관 관세관

인도 품목분류 사전회시 제도 개요와 활용방안



최영훈
주인도 대한민국 대사관
관세관



1 품목분류 중요성

국제 간 교역에서 정확한 품목분류를 정하는 것은 첫 단추를 끼우는 일인 만큼 중요하다. 품목분류가 HS 국제협약¹으로 183개 국가에서 적용하고 있고, 통칙과 분류체계가 존재하지만, 나라마다 다르게 분류될 가능성도 상존한다.

하나의 품목에 대하여 나라마다 사정이 달라 다른 결정이 내려지기도 하는데, 해외에서 겪는 아주 심각한 통관애로 중 하나로 볼 수 있다.

인도도 예외가 아니다. 인도는 높은 관세율을 유지하고 있어 HS 번호가 다르게 분류되는 경우 막대한 추징금이 발생하거나, DRI(조세정보 총국)에서 관세조사를 받을 수도 있다. 또한 한-인도 CEPA에서 우리나라 물품에 대한 인도의 양허율은 85%로, HS 번호가 다르게 분류되는 경우 FTA 특혜를 받지 못하는 일이 발생할 수도 있다.

1 통일 상품명 및 부호체계에 관한 국제협약 및 개정의정서 (International Convention on the Harmonized Commodity Description and Coding System and Amending Protocol)로 1988년 발효, 약 183개국이 가입

인도는 2020년 10월부터 CAROTAR²라는 제도를 도입하여 원산지심사를 강화하였는데, 추가로 제출하는 FORM-I에는 세번 변경 정보를 입력하는 항목도 있어 우리나라와 다른 세번

으로 분류될 때는 원산지 결정기준을 충족하지 않은 경우도 발생할 수 있다. 모든 나라와 교역에 있어 정확한 품목분류가 필요하지만, 인도의 경우에는 더 유의할 필요가 있다.

2 품목분류 분쟁 사례

이러한 사정으로 인하여 인도에 진출한 우리나라 기업들이 품목분류가 달리 적용되어 어려움을 겪는 일이 종종 발생한다.

현재 동 사건은 WCO HS 분쟁위원회에 안건으로 논의되어 A사의 의견대로 HS 제8517.70호로 결정되었다.

A사의 경우, 4G 이동통신 기지국을 설치하는 데 필요한 RU(Radio Unit)를 베트남에서 인도로 수입하면서 HS 번호가 달라 장기간 인도 DRI³로부터 조사를 받고 있다. 품목분류 문제로 무려 2,600억 원 상당의 추정금이 발생하였다.

B사의 경우, 자동차 부품을 한국에서 인도로 수입하면서 차량용 와이퍼용 모터에 대하여 인도 DRI와 이견으로 관세조사를 받고 있다. B사는 동 물품이 HS 제8501호로 전동기로 분류가 된다고 주장하는 반면, 인도 세관 당국은 이를 HS 제8708호의 차량용 부분품으로 주장하면서 관세조사를 진행하고 있다. 자동차 부품으로 분류되면 한-인도 CEPA 혜택을 볼 수가 없다.

2021년 7월부터 시작된 조사 내용은 이러하다. 인도 관세 당국이 동 물품을 HS 제8517.62호의 통신 기기로 분류하면서 약 20%의 관세를 납부해야 한다고 주장하고, 반면 A사는 동 물품이 HS 제8517.70호의 통신 기기의 부분품으로 분류되어 관세가 면제된다는 견해이다.

C사는 차량용 전자제어장치(ECU; Electronic Control Unit)를 한국에서 인도로 수입하면서 품목분류가 관세당국과 맞지 않아서 애로를 겪고 있다.

2 The Customs Administration of Rules of Origin under Trade Agreements Rules 2020의 약자로 통관단계에서 원산지 정보 관련 추가정보(FORM-I)를 제출받아 심사하는 제도(20.9.21시행)

3 Directorate of Revenue Intelligence(조세정보총국)으로 재무부 산하기관으로 밀수 및 부정무역 조사기관으로 1957년 창립, 전국 11개 지부에서 약 800여명의 직원이 근무하고 있음.

우리나라는 HS 제9032호의 자동 제어기기로 분류한 데 비하여 인도는 차량용 부분품으로 분류하여 DRI로부터 관세조사를 받고 있다.



한-인도 CEPA에서 HS 제8708호 차량용 부분품은 미양허 품목으로 협정세율 적용도 되지 않고, 기존 통관한 협정세율을 적용했던 수입건도 특혜세율이 아닌 일반세율을 기준으로 추정조치를 내리고 있다.

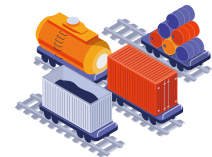
3 웨스팅 하우스사의 계전기에 대한 대법원 판례

인도세관 당국에서 이처럼 차량용 모터나 ECU 등 일반 부품을 차량용 부분품으로 분류하는 근거로는 2021년 3월 인도 대법원의 판례가 중요하게 활용되고 있다.

Westing House Saxby Farmer Ltd.(웨스트뱅크주 국영회사)는 철도부설 사업에 필요한 철도 신호용 계전기(Relay)를 수입하면서 HS 제8536호의 전기회로 계전기로 신고하였으나, 세관 당국에서는 이를 HS 제8608호의 철도용 차량 부품으로 분류함이 타당하다고 조사를 하였고, 대법원에서 최종적으로 판단을 내리게 되었다⁴.

실제 해당 대법원의 판결은 HS 국제협약에서 규정하는 통칙과 호의 용어 등에 대하여 어긋나는 내용이 있었으나, 인도 세관 당국은 판결문을 근거로 자동차용 좌석, 전동기 등 범용성 부분품을 자동차 부분품으로 분류하는 결정이나 조사를 지속하게 되었다.

2022년 1월, 인도 관세간접세위원회(CBIC⁵)는 일선 세관에서 동 판례를 근거로 일방적으로 자동차용 부분품으로 분류하는 관행을 바로 잡기 위하여 지시하였다.⁶



4 Civil Appeal No. 37 of 2009

5 Central Board Of Indirect Taxes & Customs; 인도 중앙간접세위원회의 약자로 재무부 산하 직접세(CBDT)와 간접세 부서로 구분되고, 관세 업무는 CBIC에서 담당함

6 CBIC Instruction No.25/2022-Customs dated 3 October 2022

주요내용은 일선 세관 공무원들이 자동차 부품의 품목분류 시 인도 대법원 판결의 내용을 확대 적용하여 일반화하지 않도록 하는 것이다. 자동차 제조에 필요한 부품의 품목분류를 할 때는 HS 국제협약을 우선 적용하고 다양한 사례를 참고하도록 강조하였다.

이러한 CBIC의 지침에도 불구하고 DRI에서는 자동차 부품에 대한 관세조사를 강화하고 있고 인도에 진출한 우리 기업도 어려움을 겪고 있다.



4 인도 품목분류 사전심사 제도

품목분류의 실질적인 권한은 수입국 세관 당국에 있다.

인도도 관세행정 선진화 추진정책과 무역업자의 요구가 증가함에 따라, 지난 2021년 4월에 품목분류 사전회시를 전담하는 부서를 신설하여 운영하고 있다.

일명 CAAR⁷라고 델리와 뭄바이 2개 부서를 두고 근무 인원은 델리지부에 11명, 뭄바이에 20여 명이 근무하고 있다. 업무처리 건수는 델리는 연간 약 40건, 뭄바이는 120-30건을 기록하고 있고 개소 이후 전체 400여 건을 처리하고 있다.

업무처리 절차는 수입자, 통관사 또는 위임을 받는 사람이 신청할 수 있고, 대상 물품은 수출입 물품으로 한정하고 있다.

세관에서 조사하고 있는 물품이나 이의제기 중인 물품은 신청 대상에서 제외된다. 품목 분류 사전심사를 받고 싶은 업체는 CAAR-1 양식에 따라 해당 내용을 작성하고, 통관예정지 세관 한 곳을 지정하여서 신청하면 된다.

심사 기간은 90일로 자료 보완에 필요한 기간은 제외되고, 필요 시 청문 등의 절차를 거쳐 서면으로 회시한다.

7 CUSTOMS AUTHORITY FOR ADVANCED RULING의 약자로 자세한 운영규정은 <https://old.cbic.gov.in/htdocs-cbec/aar/caar> 참고

사전회시 유효기간은 3년으로, 타사에서 받은 동종 동질 물품의 사전회시를 이용하여 통관할 때는 관할하는 세관장이 인정하면 효력이 유지된다. 사전회시의 결정에 불복할 때는 결정일로부터 7일 이내 고등법원에 이의제기할 수 있다.

우리나라 관세평가분류원에서 운영하는 품목 분류 사전심사 제도와 공통점과 차이점을 비교하면 다음과 같다.

공통점으로는 운영근거, 부서 설립근거가 WCO 개정교토협약에 있고, 대상 업무도 품목분류, 평가, 원산지, 과세가격으로 동일하며, 전담부서가 있다는 점이다.

차이점으로는 인도의 경우 유효기간이 3년인 반면, 우리나라는 유효기간이 정해지지 않았다.

사전 회시에 납부하는 수수료도 우리나라는 없지만(분석의 경우 3만원) 인도의 경우에는 신청건 당 1만루피(한화 약 16만원) 상당의 수수료를 납부해야 한다.

수수료를 징수하는 이유는 수익자 부담원칙도 있지만, 신청자가 세심하게 검토한 후에 신청하는 의미에서 수수료를 징수한다고 한다. 또한 인도의 경우에는 재심 신청 때 15,000루피(한화약 24만원)을 납부해야 한다.

심사결과 유예제도도 인도는 90-120일 반면, 우리나라는 1년 동안 유예가 가능하다. 또한 우리나라는 중요한 사항에 대한 품목분류 결정에서 운영회를 통하여 결정하지만, 인도는 위원회 운영 근거가 없다.



5 시사점 및 유의사항

지난 2023년 7월 28일 필자는 CAAR 델리 지부를 방문하였다. 우리나라 기업들의 이용 실적에 대하여 알아보니 최근 한 개 업체가 2건을 신청한 것이 전부라고 하였다. 동 회사를 통하여 알아보니 2건을 신청했지만 1건은 원안대로 결정이 되었는데, 다른 1건은 결과가 다르게 나와서 이의신청을 할지 말지 고민하고 있었다.

다른 지역에 소재한 기업을 대상으로 알아보니 품목분류 사전회시 경험도 없었고, CAAR 기관에 대한 정보도 모르는 업체가 대부분이었다. 델리 이외의 기업을 통하여 알아본 바, 자료 제출에 어려움이 있고 심사 기간이 길어서 중간에 포기했다는 업체도 있었다.

앞서 설명한 바와 같이 인도에서의 정확한 품목분류는 통관에서 중요한 업무이다. 또한 중요한 것은 인도 세관의 심사 관행이다. 수입자에 대한 자율신고(SELF ASSESSMENT)를 중시하여, 기존 관행대로 통관한다든가, 세관에서 정정이나 변경 사항이 없다고 해서 수입자의 의무가 없어지는 것이 용납되지 않는다.

품목분류 사전회시 결과가 우리가 원하는 결과로 나올지는 고려 요소가 될 수 없다.

수입국 세관 당국의 결정대로 과세가 되고 조사가 이루어지기 때문에, 품목분류에 이견이 있거나 유사 세번 간 세율차이가 있는 경우에는 반드시 품목분류 사전회시를 받고 통관 업무를 진행할 것을 권장한다.

마지막으로 인도에 관세관으로 근무한지 2년이 지나고 있다. 그동안 느꼈던 우리나라 세관과 인도세관과 가장 큰 차이는 바로 기업에 대한 관점이다. 우리나라 관세행정은 기업지원에 집중되어 있다. 기업에서 불편한 제도가 있으면 관련 법이나 규정을 개정한다.

하지만 인도에서는 정부와 세관공무원의 관점이 비중이 높다. 특히 외국기업에 대한 관용은 찾아보기가 어렵다. 세관에 제출한 모든 서류에 대한 무결성에 대하여 상당히 높은 기준을 가지고 있다. 사소한 오류가 있다면 해당 전체를 보류하고 처음부터 꼼꼼하게 살펴본다.

인도의 엄격한 통관환경에서 안정적인 교역을 위해서는 품목분류 사전회시제도를 활용하는 것도 유용한 방법이라고 생각한다.