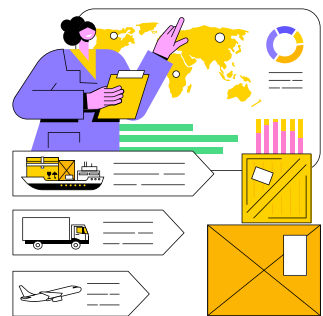
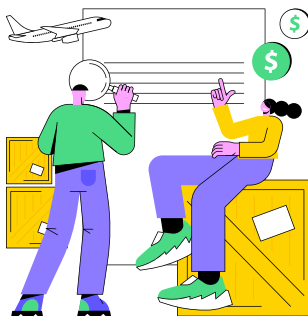


TRADE & ORIGIN REPORT



차량용 비금속(卑金屬)제 브래킷의 품목분류 및 FTA 원산지결정기준 해설





차량용 비금속(卑金屬)제 브래킷의 품목분류 및 FTA 원산지결정기준 해설¹⁾



김중근
익도관세법인 대표관세사

1. 개요

국제무역에서 HS 품목분류는 다양한 관세행정과 무역정책의 근간이 되는 핵심 제도이며, 특히 자동차 산업은 부품의 기능 및 구조적 복잡성으로 인해 HS 품목분류상 빈번한 논쟁이 발생하는 대표적인 분야이다. 그중 차량용 비금속(卑金屬)제 브래킷은 차량 내 다양한 위치에 장착되어 특정 부품을 고정하거나 지지하는 역할을 수행하며, 그 형태와 기능이 단일화되어 있지 않고 적용되는 차량 모델과 부품군에 따라 상이하게 설계되는 특징이 있다. 이러한 기능적 다양성과 조립 방식, 장착 위치의 복합성으로 인해 외형이 유사한 브래킷이라 하더라도 실제 사용 목적, 구조적 통합 여부, 탈착 가능성 및 재질에 따라 상이하게 분류되는 사례가 빈번한 품목이다.

1) '관세학회지 제26권 제2호(2025. 05. 28.)'에 게재한 논문을 수정한 것입니다.

2024년 기준, 한국의 제8302.30호(자동차용으로 적합한 그 밖의 장착구·부착구와 이와 유사한 물품)에 해당하는 차량용 비금속제 브래킷 수출액은 총 635,056천 달러이며, 이 중 대미 수출액은 276,010천 달러로 전체의 약 43.46%를 차지해 미국이 최대 수출국으로 나타났다. 또한, 최근 3년간 대미 수출액 추이를 보면 2022년 207,328천 달러에서 2023년 239,254천 달러, 2024년에는 276,010천 달러로 연평균 약 15.3% 수준의 성장률을 보이며 꾸준한 증가세로 브래킷 품목의 미국 시장 의존도와 중요성이 점차 높아지고 있는 추세이다.

이러한 상황에서 미국 트럼프 행정부는 자국 산업 보호를 위한 통상 정책을 강화하여 무역확장법 제232조에 따라 철강·알루미늄 및 그 파생제품에 대한 추가관세 조치, 자동차부품 추가관세 조치 등의 수단을 적극 활용하고 있다. 이들 조치의 적용 대상은 모두 HS 코드 기준으로 특정되고 있어, 수출입 기업 입장에서는 정확하고 일관된 품목분류 해석이 통상 리스크 대응과 FTA 원산지 활용 측면에서 그 어느 때보다 중요해졌다.

II. 차량용 비금속제 브래킷의 품목분류

차량용 비금속제 브래킷의 HS 분류 쟁점을 바탕으로 미국 CBP 사전심사(Advance Ruling) 사례를 분석하여 국내 실무에 실질적인 기준과 시사점을 제시하고자 한다.

1. 품목분류 쟁점 (제8302호와 제8708호)

차량용 비금속제 브래킷은 차량 내 다양한 위치에 장착되어 특정 부품을 고정하거나 지지하는 역할을 수행하며, 그 형태와 기능이 단일화되어 있지 않고, 적용되는 차량 모델과 부품군에 따라 상이하게 설계되는 특징이 있다. 이에 따라 브래킷의 외형만으로는 그 기능과 용도를 명확히 파악하기 어렵다. 또한, 동일한 용도의 부품이라 하더라도 재질이나 설치 위치, 결합 방식 등에 따라 분류가 달라질 수 있는 구조적 복잡성을 지닌다. 또한, 기계적 강도와 강직성이 요구되며, 이에 따라 일반적으로 철강이나 알루미늄과 같은 비금속 소재를 사용하여 제조되는 경우가 많다.

품목분류표 제15부 주 제3호에서“비금속(非金屬)”이란 철강·구리·니켈·알루미늄·납·아연·주석·텅스텐(볼프람)·몰리브데늄·탄탈륨·마그네슘·코발트·비스무트·카드뮴·티타늄·지르코늄



·안티모니·망간·베릴륨·크로뮴·게르마늄·바나듐·갈륨·하프늄·인듐·니오븀(컬러븀)·레늄·탈륨으로 규정하고 있고, 비금속제 브래킷은 품목분류표 제8302호에 분류하고 있으며, 동 소호 제8302.30호에서는 ‘자동차용으로 적합한 그 밖의 장착구·부착구와 이와 유사한 물품’을 규정하고 있다. 또한, 동호 해설서(C)에서는 ‘차량용(예: 자동차·화물자동차·버스)으로 적합한 장착구·부착구와 이와 유사한 물품(제17부에 해당되는 부분품이나 부속품을 제외한다) 등’으로 해설하고 있다. 따라서 법적인 품목분류상 제8302.30호 비금속제 차량용 브래킷의 분류요건은 1) 장착구(mountings), 부착구(fittings)의 정의에 적합한 것이어야 하며, 2) 제8302.30호 해설서에서 예시하고 있는 물품과 동일 또는 충분히 유사한지 여부이다.

제17부(차량·항공기·선박과 수송기기 관련품) 주 제2호(나) 규정에 따르면, 제17부의 부분품이 제15부(비금속(卑金屬)과 그 제품) 주 제2호의 ‘범용성 부분품’에 해당하는 경우, 17부가 아닌 15부로 분류되어야 한다고 규정되어 있다. 반면, 제15부 주 제1호(사) 규정은 해당 물품이 17부에 해당하는 품목이라면 제15부에서 제외되어 제17부에 분류되어야 한다고 명시하고 있다. 이러한 양측 규정은 해설서에서 보완적으로 설명되며, 제17부 총설해설서(A)(2)는 “비금속제의 범용 장착구 또는 부착구는 제8302호로 분류되며, 이는 87류 자동차 부품에 포함되지 않는다”고 명시한다.

그러나 실무상 특정 브래킷이 차량의 구조적 안정성에 중요한 역할을 하는 경우, 해당 부품이 단순한 범용 부속품인지 혹은 기능적으로 자동차의 본질적 부분인지 판단하는 기준이 명확하지 않아 품목분류의 혼선이 발생하고 있다. 이처럼 차량용 브래킷은 그 구조적 특성과 기능적 다양성으로 인해 제8302호와 제8708호 간의 분류 기준상 경계가 불명확하며, 이는 해석 주체나 적용 방식에 따라 상이한 분류 결과가 도출될 수 있는 제도적 구조의 문제점으로 이어지고 있다.

2. 미국 CBP 사전심사(Advance Ruling) 사례 분석

〈표 1〉 미국 CBP 사전심사 사례 요약

구분	N304095 사례	N314385 사례	N057558 사례
부품 유형	TSM / FSUSA	조향 칼럼 브래킷	서스펜션 고정핀
주요 기능	스프링지지, 조향 보조, 진동 흡수	조향 고정, 충돌 시 지지	하중지지, 위치고정
조립 방식	볼트 체결/삽입	고정 구조(비탈착)	용접을 통한 구조 통합

구분	N304095 사례	N314385 사례	N057558 사례
CBP 분류	TSM: 8302.30 FSUSA: 8708.80	8302.30	8708.80
시사점	동일 시스템 내 상이한 분류 기준	해설서보다 구조·법적 기준 우선	탈착 가능성과 통합 여부가 핵심

출처: USCBP 사전심사 사례를 참조하여 저자 정리

(1) N304095 품목분류 사례 분석



Top Strut Mount(TSM)



Front Spring Upper Seat Assembly(FSUSA)

N304095 사례는 동일한 차량 시스템 내의 부품이라도, 그 재질과 구조, 기능, 조립 방식, 그리고 주해의 적용 여부에 따라 분류가 달라질 수 있다는 점을 명확히 보여준다. 특히 Top Strut Mount(TSM)는 차량의 서스펜션 구조에 포함되어 있음에도 불구하고, 철강으로 제작된 장착구의 특성을 가지므로 범용성 부분품으로 간주되어 제8302호로 분류되었다. 반면, Front Spring Upper Seat Assembly(FSUSA)는 스프링 지지 및 조향 기능에 직접 관여하는 핵심 기능 부품으로서 차량 시스템에 통합된 구조적 역할을 인정받아 제8708호로 분류되었다. 이 사례는 동일 시스템 내 부품이라도 단순 외형이 아닌 기능 및 통합성, 법적 주해 적용 여부에 따라 상이한 세번이 적용될 수 있음을 시사하는 사례이다.

(2) N314385 품목분류 사례 분석

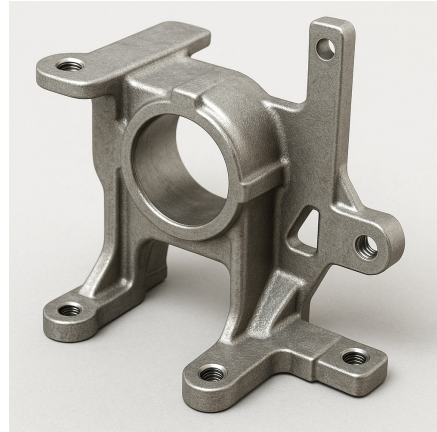
N314385 사례는 차량 조향 시스템에 통합된 브래킷이라 하더라도, 그 기능보다 구조적 성격과 법적 해석이 우선된다는 점을 강조한다. 조향 칼럼 브래킷은 차량의 조향 기능에 기여하는 듯 보이지만, CBP는 이를 단순한 비금속제 장착구로 판단하여 제8302호로



분류하였다. 특히 HTSUS 해설서(EN)에 조향 칼럼 브래킷이 명시되어 있더라도, 법적 주해와 구조적 본질이 이를 배제한다면 제8708호로 분류되지 않는다는 점에서, 이 사례는 해설서보다 주해가 우선 적용되어야 한다는 분류 원칙을 실무적으로 재확인 시키는 사례이다.

(3) N057558 품목분류 사례 분석

N057558 사례는 외형상 브래킷이나 볼트류와 유사한 핀 부품이라 하더라도, 차량 하부에 용접되어 구조적으로 통합되어 기능하는 경우에는 제8302호가 아닌 제8708호로 분류될 수 있음을 잘 보여준다. 해당 핀류 부품들은 단순한 고정 또는 결합 기능을 넘어서, 서스펜션 시스템에서 하중을 분산하고 위치를 유지하는 구조적 기능을 수행한다. CBP는 이와 같은 구조적 통합성과 기능성을 중시하여, 모든 품목을 제8708호로 분류하였다. 이 사례는 탈착 여부와 구조 통합성이 제8302호와 제8708호의 분류 기준에서 결정적인 역할을 한다는 점을 강조하는 사례이다.



3. 차량용 비금속제 브래킷의 품목분류 기준과 시사점

(1) 복합기준에 따른 분류 전략의 필요성

동일한 차량 시스템 내에 속한 부품이라 하더라도, 각 부품의 재질, 구조, 조립 방식, 장착 위치, 그리고 기능적 역할에 따라 품목분류가 상이하게 결정될 수 있음을 확인할 수 있다. 이는 단일 기능 중심의 분류접근보다는 다층적인 기준을 종합적으로 고려한 분류 전략이 필요하다는 점을 시사한다.

(2) 법적 조문의 우선 적용

HTSUS 해설서(EN)의 문언은 분류 실무에 있어 참고자료일 뿐, 법적 구속력이 없음을 사례를 통해 재확인할 수 있다. 특히 N314385 사례에서는 EN에 명시된 조항 칼럼 브래킷이 실제로는 구조적 정의에 따라 제8302호로 분류되었음을 통해, 관세율표 주해 및 본문 조문에 의한 해석이 실질적으로 우선 적용됨을 명확히 보여준다.

(3) 구조 통합성과 탈착 여부의 중요성

장착구 혹은 지지용 부품이더라도 그 부품이 탈착 가능한 일반용 부속품인지, 혹은 차량에 용접되어 구조적으로 통합되어 기능의 일환으로 작동하는지에 따라 완전히 다른 세 번으로 분류될 수 있다. CBP는 특히 용접 여부, 차량 구조와의 통합성, 기능적 필수성 등을 중점적으로 고려하여 제8302호와 제8708호의 경계선을 명확히 하고 있다.

(4) 유사 판례 활용의 실무적 가치

CBP는 유사한 기능 및 구조를 가진 부품에 대해 과거 판례를 적극 인용하고 있으며, 행정해석의 일관성을 유지하고 있다. 따라서 유사 판례의 검토와 비교 분석은 실무자 입장에서 매우 중요한 전략수단이며, 품목분류 신청 시에도 이러한 유사 사례의 입증자료를 제시하는 것이 분류의 예측 가능성을 높이는데 도움이 된다.

(5) 정확한 분류를 위한 핵심 검토 요소

브래킷류를 비롯한 차량용 체결·지지 부품에 대해 정확한 품목분류를 위해서는 다음과 같은 항목을 포괄적으로 검토해야 한다. ① 해당 부품이 차량 특정 기능에 기여하는 정도, ② 구조적으로 장착되는 방식이 탈착형인지 영구 고정형인지, ③ 일반 산업용 장착구와 구별되는 전용 설계여부, ④ 과거 유사 판례의 적용 가능성 등이다.

(6) 기능과 구조 중심의 해석

품명이나 상용명칭은 HS 품목분류 결정에 있어 본질적인 기준이 될 수 없다. 본 연구에서 분석한 모든 사례에서 CBP는 부품의 외형적 명칭보다 실제 기능, 구조, 통합성, 법적 주해 적용 여부등을 기준으로 삼아 분류를 결정하였다. 예컨대 N304095 사례의 TSM과 FSUSA, N314385 사례의 조항 칼럼 브래킷, N057558 사례의 핀류 부품은 모두 '자동차



부품'이라는 일반적 명칭을 공유하고 있음에도, 실제 적용 세번은 기능과 구조에 따라 상이하게 결정되었다. 이는 향후 분류 실무에서 단순한 명칭이나 상용어에 의존하지 않고, 물품의 실질적 속성을 중심으로 분석해야 한다는 점을 명확히 시사한다.

Ⅲ. FTA 활용실익 분석 및 원산지결정기준 해설 (한-미 FTA 협정을 중심으로)

1. 한-미 FTA 활용실익 분석

차량용 비금속제 브래킷은 장착 부위 및 기능에 따라 HS 제8302호(범용성 브래킷) 또는 HS 제8708호(자동차용 부분품)로 분류되며, 한-미 FTA 협정에 따라 관련 품목들은 모두 협정세율 0%가 적용되고 기존 MFN 세율(최혜국 대우 세율) 대비 2~3.5%의 관세 절감효과를 기대할 수 있다.

〈표 2〉 HS 품목분류에 따른 미국의 관세율

구분	한국 HS CODE	미국 HS CODE	MFN세율	FTA협정세율
범용성 브래킷 (알루미늄·철강)	8302.30-0000	8302.30-3060	2%	0%
범용성 브래킷 (기타)		8302.30-6000	3.5%	0%
차체용 브래킷	8708.29-0000	8708.29-5160	2.5%	0%
제동장치용 브래킷	8708.30-9000	8708.30-5090	2.5%	0%
기어박스용 브래킷	8708.40-0000	8708.40-7580	2.5%	0%
서스펜션용 브래킷	8708.80-0000	8708.80-6590	2.5%	0%
기타 차량용 브래킷	8708.99-9000 外	8708.99-8180 外	2.5%	0%

출처: 미국 관세율표를 참조하여 저자 작성

우선 차량용 비금속제 브래킷이 범용성 부분품 HSK 8302.30-0000호로 분류되는 경우, 미국 HTSUS 기준으로는 이 중 철강 및 알루미늄제는 8302.30-3036 (MFN 2%), 기타 비금속 재질은 8302.30-6000 (MFN 3.5%)에 해당하며, 한-미 FTA 협정세율은 모두 0%로 재질에 따라 FTA 적용 시 2%에서 최대 3.5%까지 관세 절감 실익이 발생할 수 있다.

반면, 차량 시스템의 구조적·기능적 일체 부품으로 간주되어 제8708호의 차량용 특정 부분품으로 분류되는 경우, 그 기능에 따라 8708.29(차체), 8708.30(제동장치), 8708.80 (서스펜션 시스템), 8708.99(기타 부품) 등으로 세분화된다. 해당 품목군의 MFN 세율은 모두 2.5%이며 한-미 FTA 적용 시 협정 세율은 0%로 2.5%의 관세 실익을 얻을 수 있다.



또한, 미국의 통상조치 측면에서 차량용 비금속제 브래킷은 품목분류에 따라 미국의 특별관세 조치가 달라질 수 있다. 차량용 비금속제 브래킷이 제8302호(범용성 브래킷)로 분류될 경우에는 미국 무역확장법 제232조에 따라 철강·알루미늄 및 그 파생제품에 대한 추가 관세의 적용 대상이 될 수 있으나, 제8708호(차량용 부분품)로 분류될 경우에는 자동차 및 자동차 부품에 대한 관세 조치나 무역규제가 적용될 수 있다.

따라서, 동일한 브래킷이라 하더라도 품목분류에 따라 한-미 FTA 협정세율 0% 외에 적용되는 미국의 특별관세 조치가 달라질 수 있으므로, FTA 실익뿐 아니라 통상 리스크까지 고려한 종합적인 품목분류 전략 수립이 필요한 시점이다.

2. 원산지결정기준 해설

FTA 활용 실익을 극대화하기 위해서는 세율 혜택뿐만 아니라 원산지결정기준(PSR: Product Specific Rule) 충족 여부가 함께 검토되어야 한다.

〈표 3〉 HS 품목분류에 따른 한-미FTA 원산지결정기준

구분	HS CODE	원산지결정기준
범용성 브래킷	8302.30	다른 호에 해당하는 재료로부터 생산된 것
차량용 부분품	8708.29	다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것으로 한정한다. 1. 다른 호에 해당하는 재료로부터 생산된 것 2. 집적법 또는 순원가법의 경우 35%, 공제법의 경우 55% 이상의 역내 부가가치가 발생한 것
	8708.30	
	8708.40	
	8708.80	
	8708.99 외	

출처: 한미FTA 협정문을 참조하여 저자 작성



우선 HS 제8302.30호로 분류되는 범용성 브래킷의 경우, 한-미 FTA 원산지결정기준은 '다른 호에 해당하는 재료로부터 생산된 것'으로 4단위 세번변경기준(CTH)으로 규정하고 있다.

한-미 FTA 협정문 부속서 6-가 제1부 일반 주해에 따라 원산지기준의 해석 목적상 '세번변경기준'은 비원산지 재료에만 적용되며, '호의 변경'을 요구하는 경우에는 다른 호에서의 변경을 의미하고 여기서 '호'란 통일상품명 및 부호체계(HS)에 따른 세번의 앞 4자리를 말한다.

반면, HS 제8708호의 차량용 특정 부분품호로 세분류되는 경우, 한-미 FTA 원산지결정기준은 '다른 소호에 해당하는 재료로부터 생산된 것' 또는 '집적법/순원법의 경우 35%, 공제법의 경우 55% 이상의 역내 부가가치가 발생한 것'으로 선택기준을 규정하고 있다.

한-미 FTA 협정문 부속서 6-가 제1부 일반 주해에 따라 품목별 원산지 기준상 '선택기준'인 경우에는 선택기준 중 하나를 충족하면 기준을 충족하는 것으로 간주되며, 원산지 기준의 해석 목적상 '세번변경기준'으로 '소호의 변경'을 요구하는 경우에는 다른 소호에서의 변경을 의미하고 여기서 '소호'란 통일상품명 및 부호체계(HS)에 따른 세번의 앞 6자리를 말한다. 또한, 협정문 6장 1절(원산지규정) 제6.2조에 따른 '역내가치포함비율'이란 다음 방법에 기초하여 산정된 비율을 말한다.

가. 비원산지재료의 가치를 기초로 한 방법(공제법)

$$\text{역내가치포함비율(RVC)} = \frac{\text{조정가치(AV)} - \text{비원산지 재료가치(VNM)}}{\text{조정가치(AV)}} \times 100$$

나. 원산지재료의 가치를 기초로 한 방법(집적법)

$$\text{역내가치포함비율(RVC)} = \frac{\text{원산지 재료가치(VOM)}}{\text{조정가치(AV)}} \times 100$$

(자동차 제품을 위한) 순원가법

$$\text{역내가치포함비율(RVC)} = \frac{\text{순원가(NC)} - \text{비원산지 재료가치(VNM)}}{\text{순원가(NC)}} \times 100$$

원산지결정기준의 난이도 및 충족 조건 측면에서, 일반적으로 6단위 세번변경기준

(CTSH)은 4단위 세번변경기준(CTH)보다 충족이 용이한 것으로 간주된다. 그러나 대부분의 브래킷이 단순 성형이나 조립에 그치는 생산 구조를 갖고 있고, HS 제8708호 내에서는 원재료와 완제품 간 6단위 코드 차이가 발생하지 않는 경우가 많다는 체계적 특성을 고려할 때, 차량용 부품으로 분류될 경우 오히려 CTSH 충족이 어려워지고, 낮은 부가가치 비율로 인해 FTA 활용의 실효성도 저하될 수 있다.

따라서 FTA를 전략적으로 활용하기 위해서는 초기 설계 및 생산 단계에서부터 품목분류와 원산지 기준 충족 가능성에 대한 사전 검토가 반드시 병행되어야 한다.

IV. 맺음말

차량용 비금속제 브래킷은 외형이 유사하더라도 재질, 구조, 장착 방식, 기능 등에 따라 품목분류가 달라지며, 이에 따라 적용 가능한 FTA 세율과 원산지결정기준도 크게 달라진다. 특히 제8302호와 제8708호 간의 분류 경계는 실무상 불명확한 사례가 많아, 품목분류 오류가 관세 절감 기회 상실은 물론, 미국 통상규제의 적용 여부와 직결되는 통상 리스크로 확대될 수 있다.

차량용 비금속제 브래킷의 CBP 사전심사 사례는 단순한 기능 중심 해석이 아닌, 구조적 통합성, 탈착 여부, 법적 주해 적용 등 다층적인 판단 요소를 바탕으로 분류하고 있으며, 동일 시스템 내 유사 부품이라도 조립 구조나 기능적 일체성에 따라 서로 다른 세번으로 분류된 사례는 실무적으로 큰 시사점을 제공한다.

따라서 차량용 브래킷과 같이 구조적 특성과 기능적 복합성이 높은 품목의 경우, 단순한 HS 코드 해석을 넘어 ① 정밀한 품목분류 판단, ② 판례 기반의 해석 정합성 검토, ③ 원산지 기준 충족을 위한 제조 및 공급망 전략 수립이 유기적으로 통합된 대응이 필요하다.

본 보고서는 이러한 관점에서 주요 판례와 제도 해석을 기반으로 실무적 분석을 시도하였으며, 향후 통상 환경 변화에 효과적으로 대응하기 위한 기초자료로 활용되기를 기대한다.

