

REPORT



FTA 100% 활용하기

USMCA 자동차 원산지 규정 관련 분쟁
판정의 주요 내용과 시사점

김민성 | 대외경제정책연구원 무역통상안보실
무역투자정책팀 전문연구원

USMCA 자동차 원산지 규정 관련 분쟁 판정의 주요 내용과 시사점¹



김민성
대외경제정책연구원 무역통상안보실
무역투자정책팀 전문연구원

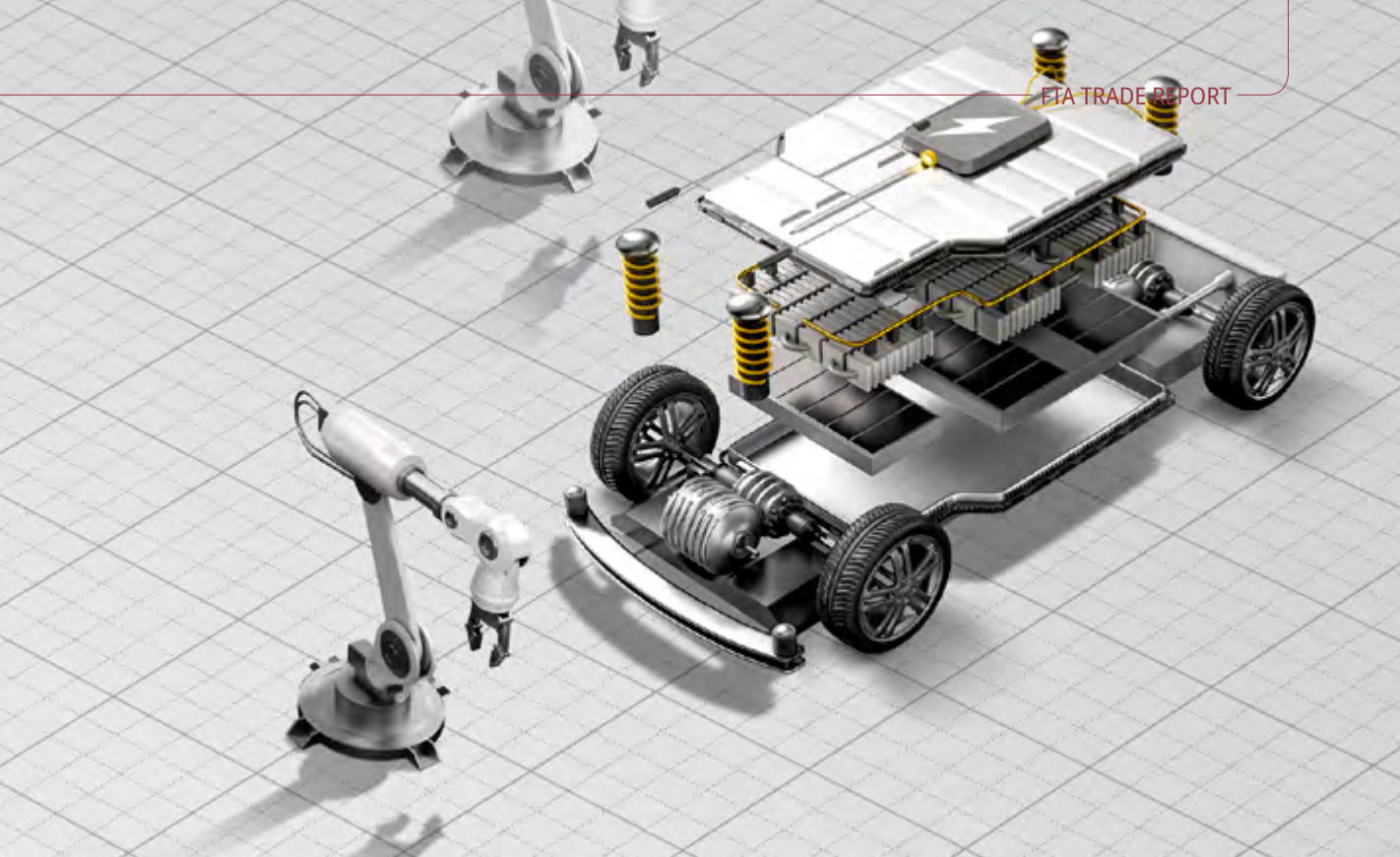
1 분쟁 배경 및 경과

USMCA 발효 전후(2020년 7월 1일 발효)로 승용차 및 경형 트럭(이하 자동차)에 대한 원산지 규정의 해석과 이행에 대한 의견을 교환하는 과정에서 자동차의 역내가치포함비율(RVC: Regional Value Content) 계산 시 핵심부품에 사용된 비원산지 재료 가치의 역내산 인정 여부를 두고 멕시코, 캐나다와 미국 간에 견해 차이가 발생하였다.

2020년 6월 캐나다 공무원은 USMCA 제4장 부속서 4-B의 부록(이하 자동차 부록)²에서 규정하고 있는 핵심부품의 원산지 요건과 RVC 계산 방식에 대해 담당 공무원에게 문의하였다.

미국측 담당 공무원은 적용 가능한 RVC 산정 방식에 따라 핵심부품이 원산지 지위를 획득 하면 자동차의 RVC 계산 시 비원산지 재료의

1 김민성. 2023. 「USMCA 자동차 원산지 규정 관련 분쟁 판정의 주요 내용과 시사점」. KIEP 기초자료 23-03. 대외경제정책연구원의 내용을 요약 및 업데이트하여 작성
2 USMCA의 제4장 원산지 규정은 크게 세 부분으로 (1) 원산지와 관련된 일반 기준, (2) 부속서 4-B의 품목별 원산지 결정기준, (3) 세번 87.01~87.08에 해당하는 상품에 대한 품목별 원산지 결정기준인 부속서 4-B의 부록: 자동차 상품의 품목별 원산지 기준(Appendix: Provisions Related to the Product-Specific Rules of Origin for Automotive Goods)으로 구성되어 있다.



가치에 해당 핵심부품에 사용된 비원산지 재료의 가치는 포함되지 않는다고 답변하였다.

이는 롤업(roll-up) 조항³의 적용이 가능하다는 것을 의미한다.

그러나 2020년 7월 미국 관세청(CBP)이 자동차 생산업체를 대상으로 USMCA 원산지 규정 이행과 관련된 질의응답 과정에서 핵심부품의 RVC 계산과 자동차의 RVC 계산은 별도로 이루어져야 하며, 자동차의 RVC 산정 시

핵심부품의 원산지 요건에 따른 계산 결과에는 롤업 조항이 적용되지 않는다고 설명하였다.

이후 이와 관련하여 3국 간에 비공식적인 협의가 진행되었으나 합의된 해석을 도출하지 못하였다.

2020년 12월 미국 정부는 대체 단계별 준비제도 (ASR: Alternative Staging Regime)⁴ 승인서를 자동차 생산업체들에게 송부하였다.

3 롤업 원칙은 (1) 비원산지 재료를 사용하여 역내에서 추가 가공을 거쳐 생산된 중간 재료가 품목별 원산지결정 기준을 충족하여 원산지 지위를 획득하고, (2) 해당 재료가 최종 제품에 사용될 때 해당 재료 생산에 사용된 비원산지 재료의 가치를 포함하여 해당 재료의 가치를 100% 역내산으로 인정해 주는 것을 말한다.

4 ASR은 자동차 부록 제8조에 따라 일정 요건을 만족한 승용차 및 경형 트럭 생산자에 대해 관련 원산지 규정의 이행 시기를 추가적으로 2년 유예해 주는 제도를 말한다.

승인서에는 미국으로 수입되는 모든 자동차의 RVC와 핵심부품의 RVC를 분리하여 독립적으로 계산할 경우만 자동차 관련 원산지 규정의 이행 의무를 추가적으로 2년 연기해 준다는 내용이 포함되어 있었다.

2021년 8월 멕시코가 본 사안에 대해 공식적인 협의를 요청하여 9월에 협회가 개최되었으나 합의 도출에 실패하였다.

이에 2022년 1월 멕시코는 ASR 승인서에 반영된 자동차 원산지 규정에 대한 미국의 해석과 적용이 △협정에서 규정하고 있는 원산지 상품에 관한 정의의 △롤업 조항 △자동차 부록 제3조에 따른 핵심부품의 원산지 지위 인정, 자동차의 RVC 및

핵심부품의 RVC 계산 간의 관계 △ASR 승인 요건 등과 관련된 원산지 규정을 위반하였다고 주장하며 패널 설치를 요청하였다. 2023년 1월에 최종 패널 보고서가 공개되었다.



[표 1] USMCA 자동차 원산지 규정 관련 분쟁 경과

일자	주요 내용
2021.08.20	멕시코가 미국에 협의를 요청
2021.08.26	캐나다가 협의 참여 의사를 통보
2021.09.24	협의 개최, 합의 도출에 실패
2022.01.06	멕시코가 패널 설치를 요청
2022.01.13	캐나다가 제소국으로 분쟁 참여 의사를 통보
2022.03.22	패널 위원 선임에 합의
2022.12.14	최종 패널보고서를 분쟁 당사국에 회람

자료: 김민성(2023), pp.5~6

2 핵심 쟁점 및 패널 판정

가. 협정 이행의 유예 기간 승인 관련 쟁점 및 판정

멕시코와 캐나다는 미국이 ASR 승인을 조건으로 ASR에 포함되지 않은 자동차에 대해서도 자동차의 RVC와 핵심부품의 RVC를 독립적으로 분리하여 계산하도록 요구하는 것은 자동차 부록 제8조⁵에서 명시하고 있는 요건이 아닌 사항을 요구하는 것이라고 주장하였다.

또한 ASR 적용 대상 자동차에 대해서도 ASR 승인을 위한 요건을 열거적으로 규정하고 있는 자동차 부록 제8조 제2항⁶ 및 제3항⁷, 통일시행규칙 19(4)⁸를 넘어선 추가적인 요건을 부과하고

있어 관련 법을 위반하였다고 지적하였다.

반면 미국은 자동차 부록 제8조 제2항이 ASR 승인을 위해 부과할 수 있는 요건을 열거적으로 규정하고 있는 것이 아니며, 협정에서 규정하고 있는 것 이상의 요건을 자동차 생산업체에게 요구하고 있지 않다고 주장하였다.

패널은 자동차 부록 제8조 제2항의 요건 목록이 대체적으로 자동차 및 트럭과 관련된 4가지 주요 원산지 규정(자동차 또는 트럭의 RVC,

5 자동차 부록 제8조는 일정 요건을 만족한 자동차 생산자에 대해 협정 이행을 추가적으로 2년 유예해 주는 ASR제도에 관한 내용으로 총족 요건, 수량, 연장 및 변경 등에 대해 규정하고 있다.

6 제8조 제2항은 승용차 또는 경형 트럭이 ASR 적용을 받기 위한 요건으로 다음과 같은 4가지 요건을 규정하고 있다. 이 4가지 요건은 △자동차의 RVC는 순원가법 기준 62.5%, 협정 발효 후 5년까지 75% 이상이어야 함 △승용차 및 경형 트럭에 사용되는 자동차 부록 부표 A.1(제8507.60호의 배터리 제외)의 RVC는 순원가법 기준 62.5%, 거래가격법 기준 72.5% 이상이어야 하며, 협정 발효 후 5년까지는 순원가법 기준 75%, 거래가격법 기준 85%가 되어야 함. △자동차 부록 제6조(철강 및 알루미늄)에 따른 철강 및 알루미늄 요건을 충족해야 함. △자동차 부록 제7조 제1항 또는 제2항에 따른 노동가치비율 요건은 고임금 재료 및 제조 비용에 대해 5% 이상 감소 불허이다.

7 제8조 제3항은 ASR 적용을 받을 수 있는 승용차 또는 경형 트럭의 수량에 관한 내용으로 ASR 대상 차량 수량은 생산자의 자동차 생산량(협정 발효 전 12개월 동안 생산자의 전체 자동차 생산량 또는 협정 발효 전 36개월 동안의 평균 생산량 중 더 큰 값)의 10%이며, 생산자의 계획서에 따라 증가가 가능하고 규정하고 있다.

8 통일시행규칙 19(4)는 ASR 적격 차량이 원산지 상품으로 인정받기 위한 총족 요건을 다음과 같이 제시하였다. 이 총족 요건은 △RVC는 순원가법 기준 62.5% 이상이어야 함. △부표 A.1에 명시된 부품(제8507.60호에 해당하는 리튬이온 배터리 제외)의 경우, RVC는 순원가법 기준 62.5%, 거래가격법 기준 72.5%임. 제8507.60의 리튬이온 배터리는 제8507.60호 내에서 세번변경 또는 6단위 세번변경임. △가격기준으로 자동차 생산자의 철강 및 알루미늄 구매의 최소 70%는 부속서 I(Schedule I)의 원산지 규정에 따라 원산지 자격을 갖추어야 하며, 이 요건은 ASR 승인에 따라 면제되는 생산자에게는 적용되지 않음. △노동가치비율이 최소 25%이상 이어야 하며, 고임금 재료 및 제조 비용이 최소 10% 이상, 고임금 기술 비용이 10% 이하, 고임금 조립 비용이 5% 이하로 구성되어야 함이다.

상품의 RVC, 철강 및 알루미늄 요건, 노동가치 비율 요건)을 따르고 있으며 광범위한 맥락에서 봤을 때 제8조 제2항의 목적이 열거적 규정이라고 판단하였다.

인정된다고 명시하고 있는 점을 고려할 때 통일 시행규칙 19(4)는 자동차 부록 제8조 제2항이 열거적 규정이라는 사실을 뒷받침 해준다고 지적하였다.

또한 통일시행규칙 19(4)가 자동차 부록 제8조 제1항 및 제2항의 문구를 통합하여 ASR 대상 차량이 자동차 부록 제8조 제2항에서 제시하고 있는 4가지 요건을 충족한다면 원산지 상품으로

따라서 패널은 미국이 ASR 승인을 위해 자동차 부록 제8조 제2항과 통일시행규칙 19(4)에서 열거한 요건 외 추가적인 요건을 요구하여 관련 규정을 위반하였다고 판정하였다.

나. 자동차 및 핵심부품의 역내가치포함비율 산정 관련 쟁점 및 판정

본 분쟁의 핵심사안으로 협정 제4.5조(역내가치 포함비율)와 자동차 부록 제3조(승용차, 경형 트럭 및 그 부분품)에 대한 원산지 규정의 해석 차이로 미국과 멕시코, 캐나다 간에 핵심부품의 RVC 계산과 자동차의 RVC 계산의 관계에 대해 상반된 시각을 보였다.

핵심부품에 포함된 비원산지 재료에 대한 롤업 조항(협정 제4.5조 제4항⁹)의 적용 여부가 분쟁의 핵심이었다.¹⁰

즉 자동차의 RVC 계산 시 자동차 부록 제3조 제8항 및 제9항에 따라 원산지 지위를 획득한

자동차 부록 제3조 제8항 및 제9항은 부표 A.2¹¹에 나열된 핵심부품의 비원산지 재료의 가치를 계산하기 위한 추가적인 계산 방법으로 자동차 생산업체가 4가지 방법 중 하나를 선택할 수 있다.

9 협정 제4.5조 제4항은 제 4.5조 제2항 및 제3항에 따라 상품의 RVC를 산정할 때 상품의 생산에 사용된 비원산지 재료의 가치에는 품목별 원산지 결정 기준을 충족하여 원산지 지위를 획득한 중간재의 생산에 사용된 비원산지 재료의 가치는 포함되지 않는다고 규정하고 있다.

10 예를 들면 RVC 75% 및 다른 원산지 규정 요건을 충족하여 원산지 지위를 획득한 자동차 엔진의 가치가 400이라고 가정하면 이 중 25%에 해당하는 비원산지 재료의 가치는 100이다. 자동차의 RVC 계산 시 롤업 조항이 적용되면 엔진의 생산에 사용된 비원산지 재료의 가치 100을 포함하여 엔진의 가치 400 전체를 원산지 재료로 계산할 수 있게 된다.

11 부표 A.2의 핵심부품은 엔진, 변속기(transmission), 차체와 섀시, 차축, 현가 장치(suspension system), 조향 장치(steering system), 고급 배터리이며, 1열은 7개의 핵심부품, 2열은 각 핵심부품의 구성요소들이 나열되어 있음.

제8항의 (a)는 일반적인 RVC 산정 방식인 반면 제8항 (b), 제9항 (a), (b)는 부표 A.2의 핵심부품에만 적용되는 USMCA의 특별한 RVC 산정 방식이다(표2 참고).

멕시코와 캐나다는 이러한 방법에 따라 원산지 지위를 획득한 핵심부품이 자동차 생산에 사용될 때 룰업 조항이 적용되어 핵심부품의 가치를 100% 역내산으로 인정해 주어야 한다고 주장하였다.

반면 미국은 핵심부품의 RVC 계산과 자동차의 RVC 계산 간에는 관련이 없으며, 자동차 부록 제3조 제8항 및 제9항에 따라 원산지 지위를 획득한 핵심부품의 비원산지 재료의 가치는 자동차의 RVC 계산에서 제외되어야 한다고 주장하였다.

미국은 자동차 부록 제3조가 자동차의 RVC요건(제3조 제1항 내지 제6항)과 핵심부품의 원산지 요건(제3조 제7항 내지 제10항)으로 분리된다고 보았다.

즉 자동차의 RVC는 제3조 제1항 내지 제6항에 따라 계산되고, 자동차의 RVC 계산에 사용되는 핵심부품의 RVC는 제3조 제8항 또는 제9항이 아닌 제2항에 따라야 하며, 제3조 제6항에 의해 협정 제4.5조의 RVC에 관한 표준 방법이 적용된다고 주장하였다.

자동차 부록 제3조 제8항과 제9항의 방법은 핵심부품에 대한 별도의 원산지 요건(origination requirement)으로 핵심부품의 RVC 계산으로 제한되어야 한다고 주장하였다(표2 참고).



[표 2] 자동차 부록 제3조의 주요 내용

구분	주요 내용
제1항	승용차 및 경형 트럭의 RVC 요건 : 협정 발효 후 3년까지 순원가법 기준 RVC 75% 충족
제2항	부표 A.1의 승용차 및 경형 트럭에 사용된 핵심부품의 RVC 요건 : 협정 발효 후 3년까지 순원가법 기준 RVC 75%, 거래가격법 기준 RVC 85% 충족
제3항	승용차 및 경형 트럭에 사용된 부표 A.1의 핵심부품은 제2항의 RVC 요건을 충족할 경우에만 원산지 지위를 획득함.
제4항	부표 B. 승용차 및 경형 트럭에 사용된 주요 부품의 RVC 요건 : 협정 발효 후 3년까지 순원가법 기준 RVC 70%, 거래가격법 기준 RVC 80% 충족
제5항	부표 C. 승용차 및 경형 트럭에 사용된 보조 부품의 RVC 요건 : 협정 발효 후 3년까지 순원가법 기준 RVC 65%, 거래가격법 기준 RVC 75% 충족
제6항	제1항~제5항의 RVC 계산을 위해 협정 제4.5조, 제4.6조, 제4.7조, 제4.8조 및 제5조를 적용
제7항	승용차 및 경형 트럭에 사용된 부표 A.2의 1열 핵심부품이 원산지 지위를 획득한 경우 승용차 및 경형 트럭도 원산지 상품으로 인정받으며, 해당 부품은 제2항의 RVC 요건을 만족할 경우에 원산지 지위를 획득함.
제8항	부표 A.2의 제1열 핵심부품의 비원산지 재료의 가치 산정 방법(옵션1) (a) 제1열에 나열된 부품의 생산에 사용된 모든 비원산지 재료의 가치 (b) 제2열에 나열된 구성요소 중 제1열에 나열된 부품의 생산에 사용된 비원산지 구성요소의 가치
제9항	부표 A.2의 제1열 핵심부품의 비원산지 재료의 가치 산정 방법(옵션2) 제1열의 모든 부품을 단일 부품 즉 슈퍼코어 부품(super core part)으로 간주 (a) 제1열에 나열된 부품의 생산에 사용된 비원산지 재료의 합 (b) 제1열에 나열된 부품의 생산에 사용된 제2열의 비원산지 구성요소의 합
제10항	부표 A.2에 나열된 첨단 기술 차량의 부분품에 대한 추가적인 설명이나 변경, 기술 발전에 따른 부표 A.2의 변경 논의가 가능함.

자료: 김민성(2023), pp.8~9

패널은 멕시코와 캐나다의 주장과 동일하게 핵심부품이 적용 가능한 원산지 규정을 충족하여 원산지 지위를 획득하면 원산지 재료에 해당되어 자동차의 RVC 계산 시 롤업 조항이 적용될 수 있다고 판단하였다.

패널은 협정 제4.5조 제4항의 적용 범위에 대해 협정에서 제한을 두고 있지 않다고 보았다. 이는 자동차 부록 제3조에서 규정한 상품에 대해 협정 제4.5조 제4항을 적용하기 위해 제3조에서 동 조항에 대한 문안을 반복해야 할 필요가 없으며, 제3조 제7항 내지 제9항의 핵심부품이 동 조항의 적용에서 제외된다는 별도의 규정도 존재하지 않기 때문이다.

또한 패널은 협정 제1장(최초규정 및 일반적 정의)의 제5조 (일반적 정의)에서 원산지(originating)는 제4장(원산지 규정) 또는 제6장(섬유 및 의류 제품)에서 제시하고 있는 원산지 규정에 따라 원산지 자격을 갖춘 것을 의미하는 것에 주목하였다.

협정 제4.1조에서는 원산지 상품(originating good) 또는 원산지 재료(originating material)는 이 협정에 따라 원산지 자격을 갖춘 상품 또는 재료로 정의하였다.

패널은 자동차 부록 제3조 전체에 사용되고

있는 원산지와 USMCA 협정 전체에서 사용하고 있는 원산지의 의미를 달리 해석해야 할 이유가 없으며 협정 전체에서 일관되게 동일한 의미로 해석되어야 한다고 보았다.

미국의 주장대로 해석하기 위해서는 조항의 적용에 대한 예외를 명시하거나 원산지와는 완전히 다른 용어의 사용이 필요하다고 설명하였다.

이외도 패널은 자동차 부록 제3조가 (i) 자동차의 RVC 및 해당 차량을 구성하는 부품의 RVC 계산과 (ii) 별도의 핵심부품의 원산지 요건 충족 여부를 결정하기 위한 RVC 계산을 명확히 구분하고 있다는 미국의 주장에 대한 추가적인 3가지 근거도 이를 충분히 입증하지 못한다고 보았다.

더불어 패널은 미국이 협정 발효 후 상반된 견해를 취하기 전까지 협상 기간 및 협정 서명 전후로 미국 공무원들이 자동차 업계 대표들과 캐나다 협상 대표에게 취한 입장이 동일하다는 점도 중요하게 보았다.

이를 모두 종합하여 패널은 미국이 자동차 부록 제8조와 협정 제4.5조 및 자동차 부록 3조를 위반하였다고 판정하여 멕시코와 캐나다가 자동차 원산지 규정 관련 분쟁에서 승소하였다.

3 향후 전망 및 시사점

미국의 입장에서 자동차 산업의 중요성, NAFTA 재협상의 배경 및 목표, USMCA 원산지 규정 강화로 인한 기대효과 등을 고려했을 때 이번 패널의 판정 결과와 영향은 의미하는 바가 크다.

자동차 및 부품 산업은 미국 경제의 핵심 산업으로 미국 GDP의 3%를 차지하고 있으며 제조업 중 가장 많은 생산과 고용을 담당하고 전후방 산업에 미치는 파급효과가 크다.

트럼프 대통령은 NAFTA로 인한 미국 내 제조업의 일자리 감소, 임금 상승 제한, 무역 적자 심화 등을 이유로 재협상을 요구하고 그 과정에서 자연스럽게 자동차 관련 원산지 규정의 개정은 핵심 쟁점 사항으로 부상하였다.

미국은 원산지 규정 강화를 통해 멕시코산 및 역외산 자동차 부품의 높은 수입의존도를 해결하고 미국산 자동차 및 부품에 대한 생산과 투자 확대를 촉진하고자 하였다.

USTR은 USMCA의 자동차 분야 원산지 규정 강화로 인해 5년 동안 340억 달러의 신규 투자, 매년 230억 달러 규모의 미국산 자동차 부품의 신규 구매, 76,000개 이상의 고용이 창출될

것이라는 경제적 효과를 추정하였다.

분쟁 과정에서 미국은 캐나다와 멕시코의 해석처럼 유연한 원산지 규정이 적용될 경우 자동차 부품의 RVC가 상당히 부풀려지고, 캐나다와 멕시코에 조립공장을 운영하는 다국적 자동차 제조사들이 북미산 부품의 투자와 생산 대신 중국, 일본, 독일, 한국 등의 제3국으로부터 중요한 부품을 지속적으로 수입하게 될 것이라고 주장하였다.

이에 대한 근거로 미국은 멕시코와 캐나다가 주장하고 있는 방식을 적용할 경우 북미산 부품 비중이 8~33%까지 감소한다는 미 국제무역 위원회(International Trade Commission)의 연구 결과와 북미산 부품 비중이 약 10% 감소한다는 한 자동차 제조사의 연구 결과를 제시하였다.

반면 미국상공회의소, 수입 자동차 협회(Autos Drive America), 포드, GM 등의 자동차 관련 업체는 이번 패널 판정 결과에 대해 전반적으로 긍정적인 반응을 보이며 판정 결과의 신속한 이행을 기대하고 있다.

캐나다와 멕시코에서 승용차 및 경형 트럭을 생산하고 미국으로 판매를 위해 수출입하는 자동차 제조업체는 자동차의 RVC 요건을 충족하는 것이 보다 용이해져 USMCA 특혜 관세 혜택을 적용받기가 보다 수월해졌다.

더불어 자동차 부록 제3조 제9항에 따라 핵심 부품들을 하나의 부품(super-core parts)으로 간주할 경우 저부가가치 핵심 부품의 역외산 사용이 가능해짐에 따라 기업의 편의 증가와 생산비용 감소 효과도 발생할 것으로 예상된다.

우리 기업의 경우 2016년부터 멕시코에서 자동차를 생산하여 절반 이상을 미국으로 수출하고 있는 기아 자동차는 ASR을 신청하여 승인을 받은 상태로 이번 패널 판정으로 역외산 부품 조달을 보다 신속성 있게 운용할 수 있는 등 긍정적인 영향을 받을 것으로 예상된다.

마지막으로 패널 판정 자체의 의미도 중요하지만 패널 판정에 따른 해결책 모색과 이행에 대한 면밀한 모니터링도 중요하다.

분쟁 당사국은 USMCA 제31.18조에 따라 최종 보고서를 수령한 날로부터 45일 이내에 패널 판정에 따른 자동차 원산지 규정의 해석과 적용

수용, 분쟁 당사국들이 상호 수용 가능한 보상 제공 등의 해결책에 합의해야 한다.

2023년 1월 미국 정부는 이번 패널 판정으로 인해 북미산 자동차 부품의 비중, 투자 및 일자리 감소에 대한 우려를 표하면서도 향후 가능한 해결책을 모색하기 위해 캐나다 및 멕시코와 협력할 것이라는 입장을 발표하였다.

그러나 2023년 7월 기준 미국 정부는 분쟁의 긍정적인 해결책에 합의하기 위해 협의 중이라 발표하고 해결책에 대한 구체적인 논의 사항이나 진행 상황에 대해서는 언급하지 않고 있다.¹²

2023년 10월 기준 USMCA 제31장(분쟁 해결)에 따라 총 6건의 분쟁 해결 절차가 진행되었고 이중 3건은 종결, 3건은 현재 패널 검토가 진행 중이다.

자동차 원산지 규정 관련 분쟁은 3번째 분쟁 사례로 사안의 복잡성과 중요성 등으로 인해 패널 결과가 나오기까지 앞선 두 사건에 비해 상대적으로 오랜 기간이 소요되었다.

패널 검토가 완료된 총 3개의 분쟁 해결 중 분쟁

12 USTR. 2023. 2023 Trade Enforcement Priorities Report. p. 13.



당사국 간에 공식적인 해결책을 합의한 경우는 캐나다가 미국에 대해 제기한 태양광 관련 수입 품에 대한 세이프가드 조치 분쟁 사례뿐이다.

본 분쟁에서 캐나다가 승소하였고 이에 따라 미국과 캐나다는 2022년 7월 패널 판정에 기반한 양해각서(MOU)를 체결하였다.¹³

반면 캐나다의 유제품 TRQ 할당 분쟁 사례의 경우 2021년 5월 미국이 패널 구성을 요청하여 미국이 승소하였으나, 미국은 캐나다의 시정 조치와 제도의 일부 조치가 여전히 USMCA와 일치하지 않는다며 2023년 1월 본 사안에 대해 또다시 패널 구성을 요청하여 현재 패널 검토가 진행 중에 있다.¹⁴

본 분쟁 사례는 패널 판정이 분쟁 당사국 중 어떤 국가에게 유리한지 여부와 관계없이 실질적인 해결책에 도출하는데 데 오랜 시간이 소요되고 예측할 수 없는 과정이 될 가능성이 높다는 것을 시사한다.¹⁵

더욱이 최근 미국이 반도체 및 과학법, 인플레이션감축법 등 자국내 첨단 산업 육성을 위한 보호주의적 정책을 적극적으로 도입하고 있고 자동차 산업이 제조업의 핵심 분야인 만큼 해결책 도출이 쉽지 않을 가능성이 높은바 패널 판정에 대한 후속 조치를 면밀하게 모니터링할 필요가 있다.

13 본 합의서(Memorandum Of Understanding between the Government of the United States of America and the Government of Canada on Trade in Solar Product)는 미국이 캐나다의 태양광 제품 수입에 대한 관세 부과를 철폐하였지만, 캐나다의 수입품이 태양광 제품에 대한 미국의 세이프가드 조치의 효과를 훼손하는 수준으로 증가할 경우 관세를 다시 부과할 수 있는 권리를 유지한다는 내용을 주요 골자로 한다.

14 USTR. 2023. 2023 Trade Enforcement Priorities Report. pp, 11~12.

15 Torres Trade Law, Update on USMCA Dispute Panel Activity <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=c860a8cc-c8be-4096-99b1-5147514db2dc>



[표 3] USMCA 제31장에 따른 분쟁 사례(2023.10월 기준)

구분	제소국	피제소국	패널 구성 요청일	최종 보고서 회람일	패널 판정
유제품 TRQ 할당 조치 (CDA-USA-2021-31-01)	미국	캐나다	2021.05.25	2021.12.20	미국 승소
결정질실리콘태양전지에 대한 세이프가드 (USA-CDA-2021-31-01)	캐나다	미국	2021.06.08	2022.02.15	캐나다 승소
자동차 원산지 규정 (USA-MEX-2022-31-01)	캐나다, 멕시코	미국	2022.01.06	2023.01.11	멕시코, 캐나다 승소
유제품 TRQ 할당 조치 (USA-CDA-2023-31-01)	미국	캐나다	2023.01.31	진행 중	진행 중
멕시코의 GM 옥수수 수입 금지 조치 (MEX-USA-2023-31-01)	미국	멕시코	2023.08.17	진행 중	진행 중
산 마르틴 광산 관련 노동 신속 대응 패널 (MEX-USA-2023-31A-01)	미국	멕시코	2023.08.22	진행 중	진행 중

자료: CUSMA Secretariat, CUSMA Dispute,

<https://can-mex-usa-sec.org/secretariat/disputes-litges-controversias.aspx?lang=eng> (검색일: 2023. 10. 27)