

『광장 국제통상연구원』

# Special Issue Brief

July 2020

## The USMCA: An Introduction to the Rules of Origin for Passenger Vehicles and Light Trucks

R.O. Cunningham, G.S. McCue, Z. Simmons,  
Steptoe & Johnson LLP

1. Regional Value Content Requirement for Finished Automobiles
2. Regional Value Content Requirements for Auto Parts in Finished Automobiles
3. Labor Value Content Requirements
4. Minimum Steel and Aluminum Purchasing Requirements
5. Conclusion

### 미국-멕시코-캐나다 협정 (USMCA): 승용차 및 경형트럭의 원산지 기준 이해

1. '완성차'에 대한 역내부가가치(RVC) 요건
2. 완성차에 사용된 '부품'에 대한 역내부가가치(RVC) 요건
3. 노동부가가치(LVC) 요건
4. 철강 및 알루미늄 구매 요건
5. 결론

『광장 국제통상연구원』은 흔들리는 다자무역체제와 자유무역 기조 등 새로운 국제무역 질서에 대응하기 위해 「법무법인(유) 광장」의 산하 기관으로 설립되었습니다. 급변하고 있는 국제통상환경을 면밀히 파악해 국내외 전문가들의 지식과 경험을 한 데 모아 이를 소통하고 공유하는 열린 토론의 장으로 발전해 나갈 것입니다.

본지에 게재된 글의 모든 저작권은 『광장 국제통상연구원』에 있으며, 무단 복제 및 도용을 금합니다.

# The USMCA: An Introduction to the Rules of Origin for Passenger Vehicles and Light Trucks

The United States-Mexico-Canada Agreement ('**USMCA**' or '**Agreement**') entered into force on July 1, 2020. Among other new provisions that will impact trade among the three North American countries, USMCA has introduced stringent and complex rules of origin ('**ROOs**') for automobiles and auto parts, a departure from the 62.5% regional value content ('**RVC**') required under the North American Free Trade Agreement ('**NAFTA**'). Generally speaking, for automobiles traded within the USMCA area (for example, between Mexico and the United States), such ROOs must be satisfied in order for the automobile to receive preferential tariff treatment when it crosses the border from one North American country to another. There are several issues associated with the new ROOs applicable to passenger vehicles and light trucks<sup>1)</sup>, including: (a) a RVC requirement for the finished automobile; (b) RVC requirements for certain parts thereof; (c) a labor value content requirement; and (d) minimum steel and aluminum purchasing requirements. Each of these will be discussed in turn below.

We note that similar, although separate ROOs apply to heavy trucks, while other classes of automobiles, for example, off-road vehicles, are subject to entirely different ROOs. In addition, the ROOs for auto parts (shipped alone) are structured quite differently from those for finished automobiles and light trucks and, thus, are not discussed here. If a company were to trade in heavy trucks, off-road vehicles or parts, it would need to separately review those specific ROOs.

## 1. Regional Value Content Requirement for Finished Automobiles

USMCA introduces a staged implementation for the RVC requirement applicable to passenger vehicles and light trucks. Generally speaking, for the finished automobile to be eligible for preferential duty treatment when it crosses the border from one North American country to another, a certain percentage of the vehicle's value must come from *within* the USMCA area. The applicable percentage value increases over time, from 66% upon entry into force (*i.e.*, July 1, 2020) to 75% three years later.<sup>2)</sup> The Table 1 below summarizes the RVC requirement applicable to finished automobiles.

[ Table 1: RVC Requirement for Finished Automobiles ]

|   | July 1, 2020                          | July 1, 2021                          | July 1, 2022                          | July 1, 2023                          |
|---|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| <b>Passenger vehicle or light truck</b> | 66 percent under the net cost method. | 69 percent under the net cost method. | 72 percent under the net cost method. | 75 percent under the net cost method. |

Under the net cost methodology employed by the Agreement, RVC is calculated as follows:

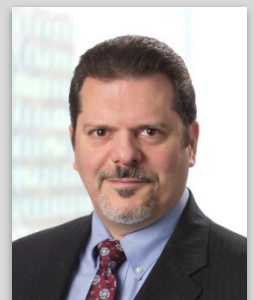
$$\text{Regional Value Content} = \frac{(\text{Net Cost of Automobile} - \text{Value of Non-Originating Material})}{\text{Net Cost of Automobile}} \times 100$$



**R. O. Cunningham**

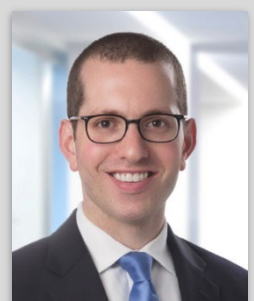
- Partner, Steptoe & Johnson LLP
- Executive Committee Member, Canada-United States Law Institute
- Advisor for Lee & Ko 『Global Commerce Institute』

E. [RCunningham@steptoe.com](mailto:RCunningham@steptoe.com)



**Gregory S. McCue**

- Of Counsel, Steptoe & Johnson LLP



**Zachary Simmons**

- Associate, Steptoe & Johnson LLP

In addition, under USMCA's 'Alternative Staging Regime' ('ASR'), automakers have the option to submit proposals<sup>3)</sup> for an additional two-year extension for approximately 10% of the producer's pre-USMCA production. Such proposals must include a plan that would allow those automobiles to meet USMCA RVC requirements five years after entry into force. Among other requirements applicable to such plans, the RVC for finished automobiles must not be lower than 62.5% as of July 1, 2020 and must be 75% by no later than July 1, 2025. The purpose of the ASR is to provide automakers with increased flexibility in meeting the more stringent ROOs of USMCA.

## 2. Regional Value Content Requirements for Auto Parts in Finished Automobiles

Passenger vehicles and light trucks crossing the border from one North American country to another must also meet RVC requirements for certain auto parts contained within the finished automobile in order for that automobile to receive preferential duty treatment. Similar to the RVC requirement for finished automobiles, the RVC requirements for auto parts are staged, and become more stringent over time. Different RVC requirements apply to different categories of auto parts, including 'core parts,' 'principal parts,' and 'complementary parts.' The table below summarizes the RVC requirements applicable to 'core parts,' 'principal parts,' and 'complementary parts.'

[ Table 2: RVC Requirements for Auto Parts in Finished Automobiles ]

|  | July 1, 2020                            | July 1, 2021                          | July 1, 2022                            | July 1, 2023                          |
|--|---|---------------------------------------|---|---------------------------------------|
| <b>Core parts<br/>shocks,<br/>steering boxes</b> | 66 percent under the net cost method.   | 69 percent under the net cost method. | 72 percent under the net cost method.   | 75 percent under the net cost method. |
| <b>Principal parts</b>                           | 62.5 percent under the net cost method. | 65 percent under the net cost method. | 67.5 percent under the net cost method. | 70 percent under the net cost method. |

|                            |                                       |                                       |                                       |                                       |
|----------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| <b>Complementary parts</b> | 62 percent under the net cost method. | 63 percent under the net cost method. | 64 percent under the net cost method. | 65 percent under the net cost method. |
|----------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|

Core parts include, *inter alia*, engines, chassis, axles, gearboxes (transmissions), shocks, and steering boxes. Principal parts include, *inter alia*, tires, pumps and compressors, air conditioning modules, bearings and bearing housings, bumpers, safety belts, brakes, road wheels, radiators, mufflers, airbags, seats, and parts of seats. Complementary parts include, *inter alia*, pipes, catalytic converters, valves, taps and cocks, distributors and ignition coils, electrical lighting, windshield wipers and defrosters, electrical switches, insulating wiring sets, and measurement equipment.

## 3. Labor Value Content Requirements

In addition to the RVC requirements applicable to finished automobiles and the parts in those vehicles, USMCA has introduced labor value content requirements for passenger vehicles and light trucks. These requirements ultimately demand that between 40% (passenger vehicles) and 45% (light trucks) of the content of a finished automobile be made by workers earning at least \$16 per hour. These overall labor value content thresholds result from aggregating labor value content for three kinds of expenditures: (1) high-wage material and manufacturing<sup>4)</sup>; (2) high-wage technology<sup>5)</sup>; and (3) high-wage assembly<sup>6)</sup>. The below table summarizes the phased-in labor value content requirements for passenger vehicles.

[ Table 3: LVC Requirements for Passenger Vehicles ]

| Passenger Vehicle                 | July 1, 2020 | July 1, 2021 | July 1, 2022 | July 1, 2023 |
|-----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Material and Manufacturing</b> | >15%         | >18%         | >21%         | >25%         |
| <b>Technology</b>                 | <10%         | <10%         | <10%         | <10%         |
| <b>Assembly</b>                   | <5%          | <5%          | <5%          | <5%          |
| <b>Total</b>                      | <u>30%</u>   | <u>33%</u>   | <u>36%</u>   | <u>40%</u>   |

Unlike the labor value content requirements for passenger vehicles, those applicable to light trucks are not staged, and require 45% labor value content (>30% material and manufacturing, <10% technology, and <5% assembly) upon the Agreement's entry into force, or July 1, 2020.

Generally speaking, the labor value content requirements are intended to shift a greater share of the production of high-value parts comprising an automobile to United States and Canada, as opposed to Mexico, where wages are lower.

#### 4. Minimum Steel and Aluminum Purchasing Requirements

Finally, USMCA introduces new minimum steel and aluminum purchasing requirements, which demand that 70% of the total steel and aluminum purchased by the vehicle producer (at the corporate level, in the territories of one or more of the USMCA countries) be sourced from within the USMCA area. Such purchases may be calculated based on various temporal periods, including the producer's previous fiscal year, the previous calendar year, the quarter or month to date in which the finished automobile is exported, the producer's fiscal year to date in which the finished automobile is exported, or the calendar year to date in which the finished automobile is exported. These requirements are not staged, meaning that automakers are currently required to comply with the minimum purchasing requirement thresholds, which took effect as of the entry into force of the Agreement. The specific steel and aluminum products that are counted toward these minimum purchasing requirements are specified in Table S of the Uniform Regulations of the Agreement.<sup>7)</sup> The Agreement provides that, as of July 1, 2027, for a steel good covered by Table S to be considered originating, 'all steel manufacturing processes' (including the initial melting and mixing and continuing through the coating stage)<sup>8)</sup> must occur within the USMCA area, 'except for metallurgical processes involving the refinement of steel additives.' The Agreement specifies that this requirement "does not apply to raw materials used in the steel manufacturing process, including steel scrap; iron ore; pig iron; reduced, processed, or pelletized iron ore; or raw alloys."

#### 5. Conclusion

Importantly, although USMCA has entered into force, automakers in the USMCA area will have until December 31, 2020 to provide the U.S. Government with certifications

demonstrating that they are complying with the Agreement's ROOs and thus eligible for preferential duty treatment. Such certifications include the certification of origin and those, newly introduced under USMCA, for the labor value content requirement, minimum steel purchasing requirement, and the minimum aluminum purchasing requirement.

Accordingly, companies involved in production of automobiles and auto parts should begin – if they have not already – preparing to comply fully with these certification and other procedural requirements introduced under USMCA as soon as possible.

- 
- 1) Under the Agreement, 'passenger vehicle' is defined as 'a vehicle of subheading 8703.21 through 8703.90, except for: (a) a vehicle with a compression-ignition engine classified in subheading 8703.31 through 8703.33 or a vehicle of 8703.90 with both a compression-ignition engine and an electric motor for propulsion; (b) a three or four-wheeled motorcycle; (c) an all-terrain vehicle; or (d) a motorhome or entertainer coach.' A 'light truck' is defined as 'a vehicle of subheading 8704.21 or 8704.31, except for a vehicle that is solely or principally for off-road use.'
  - 2) USMCA provides two different methodologies – the net cost method and the transaction value method – for calculating RVC. The RVC requirements differ depending on which methodology is employed. For purposes of this article, all references will be to RVC requirements under the net cost method.
  - 3) Such proposals were due on July 1, 2020.
  - 4) High-wage material and manufacturing expenditures are calculated as the annual purchase value of purchased parts produced in a facility (and labor costs, if the producer elects) in a vehicle assembly facility located in North America with a production wage rate that is at least \$16/hour as a percentage of the net cost of the vehicle or the total vehicle plant assembly annual purchase value (including vehicle assembly labor costs, if the producer elects).
  - 5) High-wage technology expenditures include those on research and development or information technology as a percentage of total annual vehicle producer expenditures on production wages in North America. Research and development expenditures include prototype development, design, engineering, testing, or certifying operations. Information technology expenditures include expenditures on software development, technology integration, vehicle communications, and information technology support operations.
  - 6) High-wage assembly expenditures can be credited to the overall labor value content threshold if a vehicle producer has an engine assembly, transmission assembly, or advanced battery assembly plant, or long-term contracts with such a plant, in North America, with an average production wage rate of at least \$16 an hour. To qualify towards a passenger vehicle or light truck labor value content threshold, a high-wage assembly or transmission assembly plant must have a production capacity of at least 100,000 originating engines or transmissions and an advanced battery plant must have the production capacity of at least 25,000 originating assembled battery packs.
  - 7) Table S lists the HS subheadings for steel and aluminum subject to the USMCA steel and aluminum purchasing requirements set.
  - 8) The Agreement does not provide explicit definitions for the terms 'melting,' 'mixing,' and 'coating.' How CBP understands these requirements will not necessarily be governed by the internal definitions of a company, standard industry definitions, or even the definitions in the Harmonized Tariff System for classifying steel products. Rather, such understandings will develop over time, as the Agreement is implemented, and be based on the specific facts of the processing that occurs by individual companies. Companies that intend to rely on this portion of the Agreement will need to research how CBP defines these terms over time, as the Agreement is implemented, to confirm which processes will meet the Agreement's requirements. The Uniform Regulations specify that the following items are exempt from the melted and poured requirement: raw materials of (sic) used in the steel manufacturing process, including iron ore or reduced, processed, or pelletized iron ore of heading 26.01, pig iron of heading 72.01, raw alloys of heading 72.02 or steel scrap of heading 72.04.

## 미국-멕시코-캐나다 협정 (USMCA): 승용차 및 경형트럭의 원산지 기준 이해

번역: 광장 국제통상연구원, 감수: 김태주 변호사

미국-멕시코-캐나다 협정 (USMCA)이 2020년 7월 1일 발효되었다. 북미 3개국 무역에 영향을 미칠 여러 새로운 조항들 중에서도 자동차와 부품에 대한 매우 엄격하고 복잡한 원산지 규정이 주목되고 있는데, 특히 역내부가가치(Relative Value Content, **RVC**) 요건이 기존의 북미자유무역협정(NAFTA)에서 요구되었던 62.5% 보다 훨씬 높아졌다. 따라서 USMCA 지역에서 (예를 들어 미국과 멕시코 간) 교역되는 자동차들이 한 당사국으로부터 다른 당사국으로 국경을 넘어갈 때 특혜관세의 대상이 되려면 이러한 원산지 기준을 충족하여야 한다. 승용차와 경형트럭(light truck)<sup>1)</sup>에 적용되는 새로운 원산지규정에서는 다음과 같은 요소들이 포함되어 있다: (a) 완성차에 대한 역내 부가가치 요건, (b) 완성차에 사용된 부품에 대한 RVC 요건, (c) 노동부가가치 (Labor Value Content, **LVC**) 요건, (d) 철강 및 알루미늄 구매 요건. 아래에서는 이러한 요소들을 하나씩 검토해보고자 한다.

한 가지 유의할 점은, 대형트럭에 대해서는 비록 유사하기는 하지만 승용차 및 경형트럭에 대한 규정과는 별도의 규정이 적용되며, 오프로드 차량과 같은 다른 종류의 자동차들에 대해서는 완전히 다른 원산지 규정이 적용된다는 것이다. 게다가 개별적으로 운송되는 부품들의 경우, 완성된 승용차와 경형트럭에 포함된 경우와는 다른 구조의 원산지 규정이 적용 된다 (본고에서는 다루지 않음). 따라서 만약 대형트럭, 오프로드 차량 및 부품의 교역에 관심 있는 기업은 각각의 원산지 규정을 반드시 직접 검토해보아야 할 것이다.

### 1. '완성차'에 대한 역내 부가가치 (RVC) 요건

USMCA는 RVC 승용차와 경형 트럭에 대해 단계적으로 이행되는 RVC 요건을 제시하고 있다. 전반적으로 살펴보면, 만약 완성차가 북미 지역의 한 국가에서 다른 국가로 국경을 넘어가는 경우 특혜관세의 대상이 되려면, 자동차의 전체 부가가치 중 특정 비율만큼이 USMCA 역내에서 발생하였어야 한다. 이 때 적용되는 가치 비율은 시간이 지날수록 증가하게 되며, 2020년 7월 1일 협정 발효시에는 66%에서 시작하여 3년 뒤에는 75%에 달하게 된다.<sup>2)</sup> 아래 표는 완성차에 적용되는 RVC 요건을 요약하여 정리한 것이다.

[ 표1: 완성차에 대한 RVC 요건 ]

|            | 2020년 7월 1일 | 2021년 7월 1일 | 2022년 7월 1일 | 2023년 7월 1일 |
|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 승용차 및 경량트럭 | 순원가법 66%    | 순원가법 69%    | 순원가법 72%    | 순원가법 75%    |

협정에서 사용되는 순원가법 계산에 따르면 RVC는 다음과 같이 계산된다.

$$\text{역내부가가치 (RVC)} = \frac{(\text{자동차의 순비용} - \text{역외 소재의 부가가치}) \times 100}{\text{자동차의 순비용}}$$

또한 USMCA의 '대체 단계별 적용규정(Alternative Staging Regime, **ASR**)'에 따르면, 자동차 제작사자는 USMCA 발효 이전의 생산량 중 대략 10% 정도에 대해서 추가적으로 2년간 상기 RVC 요건의 적용 연기를

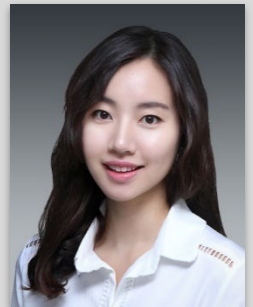


김태주 변호사

T. 02-772-4976

E. [taejoo.kim@leeko.com](mailto:taejoo.kim@leeko.com)

약력보기 ▶



허난이 연구위원

T. 02-6386-6451

E. [nyhur@leeko.com](mailto:nyhur@leeko.com)

약력보기 ▶



박정준 연구원

T. 02-772-4806

E. [jeongjoon.park@leeko.com](mailto:jeongjoon.park@leeko.com)

약력보기 ▶



신청할 수 있다.<sup>3)</sup> 다만 이러한 신청에는 협정 발효 후 5년 경과 시 해당 자동차들이 USMCA RVC 요건을 준수하도록 하겠다는 구체적인 계획이 포함되어야만 한다. 이러한 계획에 대해 적용되는 요건들에 따르면, 2020년 7월 1일에 완성차의 RVC가 62.5% 이하여서는 아니 되며 2025년 7월 1일까지는 반드시 75%가 되어야 한다. ASR의 목적은 자동차 제작사들로 하여금 USMCA의 더욱 엄격해진 원산지 규정을 준수할 수 있도록 법적 융통성을 도모하는 것이다.

## 2. 완성차에 사용된 '부품'에 대한 역내 부가가치 (RVC) 요건

승용차와 경형트럭이 북미 국가 중 한 국가로부터 다른 국가로 이동되는 경우 특허 관세의 대상이 되기 위해서는 해당 완성차에 사용된 부품들 또한 특정 비율의 RVC 요건을 충족하여야만 한다. 완성차에 대한 RVC 요건과 마찬가지로 부품에 대한 RVC 요건들 또한 단계적으로 이행되며 시간이 경과할수록 좀 더 엄격해지는 구조이다. 핵심부품(core parts), 주요 부품(principal parts), 보조부품(complementary parts)와 같이 자동차 부품의 분류에 따라 다른 RVC 요건이 적용된다. 아래 표는 각 부품 분류에 따라 적용되는 RVC 요건을 요약 정리한 것이다.

[ 표2: 완성차에 사용된 부품에 대한 RVC 요건 ]

|   | 2020년<br>7월 1일 | 2021년<br>7월 1일 | 2022년<br>7월 1일 | 2023년<br>7월 1일 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>핵심부품<br/>(쇼크<br/>(Shocks),<br/>스티어링<br/>박스<br/>(Steering<br/>boxes))</b> | 순원가법<br>66%    | 순원가법<br>69%    | 순원가법<br>72%    | 순원가법<br>75%    |
| <b>주요부품</b>   | 순원가법<br>62.5%  | 순원가법<br>65%    | 순원가법<br>67.5%  | 순원가법<br>70%    |
| <b>보조부품</b>   | 순원가법<br>62%    | 순원가법<br>63%    | 순원가법<br>64%    | 순원가법<br>65%    |

핵심 부품에는 엔진, 차대, 차축, 변속기(트랜스미션), 쇼크 (shocks), 스티어링 박스 (Steering boxes) 등이 포함된다. '주요 부품'에는 타이어, 펌프, 컴프레서 (compressors), 에어컨 모듈, 베어링 및 베어링 하우징, 범퍼, 안전벨트, 브레이크, 바퀴 (road wheels), 라디에이터, 머플러, 에어백, 시트 및 시트 부품이 포함된다. '보조 부품'에는 파이프, 촉매변환장치 (catalytic converter), 밸브, 탭과 코크 (taps and cocks), 배전기 및 점화 코일, 전기 조명, 윈드실드 와이퍼와 디프로스터, 전자 스위치, 절연 전선 세트, 측정기구가 포함된다.

## 3. 노동부가가치 (LVC) 요건

완성차와 그 부품에 대한 역내부가가치 조건에 이어, USMCA는 승용차와 경형트럭에 대해 LVC 요건을 도입하고 있다. 이는 근본적으로 승용차에 대해서는 40%, 경형트럭에 대해서는 45%에 달하는 완성차 공정에 대해 최소 시급 16달러의 노동자로부터 생산될 것을 조건으로 하고 있다. 이 LVC는 고율 임금이 발생하는 다음의 세 가지 분야 합계로 산출될 수 있는데, 첫째, 재료 및 생산 비용,<sup>4)</sup> 둘째로 기술 비용,<sup>5)</sup> 그리고 셋째로 조립 비용<sup>6)</sup> 부분이다. 아래의 표는 완성차(승용차 기준)에 대한 LVC 요건의 단계적 도입을 요약한 것이다.

[ 표3: 승용차에 대한 LVC 요건 ]

| 승용차       | 2020년<br>7월 1일 | 2021년<br>7월 1일 | 2022년<br>7월 1일 | 2023년<br>7월 1일 |
|-----------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 재료 및 생산   | >15%           | >18%           | >21%           | >25%           |
| 기술        | <10%           | <10%           | <10%           | <10%           |
| 조립        | <5%            | <5%            | <5%            | <5%            |
| <b>합계</b> | <b>30%</b>     | <b>33%</b>     | <b>36%</b>     | <b>40%</b>     |

승용차에 대한 LVC 요건이 위처럼 단계적으로 도입되는 반면, 경형트럭의 경우는 45%(재료 및 생산 비용: 30% 이상, 기술 비용 10% 이하, 조립 비용 5% 이하)의 조건을 2020년 7월 1일 발효와 함께 도입하도록 하고 있다. 종합하자면 LVC 요건의 도입은 고부가가치 부품의 생산비율을 저임금의 멕시코보다는 임금이 상대적으로 높은 미국과 캐나다에 더욱 의미가 있다.

## 4. 철강 및 알루미늄 구매요건

끝으로, USMCA는 자동차 생산자가 생산에 필요한 철강과 알루미늄의 70%를 당사 3국 내에서 조달하도록 하는 새로운 철강 및 알루미늄 구매요건을 도입하고 있다. 구매에 대한 산정은 생산자의 직전 회계연도(previous fiscal year)나 직전 역년(previous calendar year), 완성차 수출일까지의 분기 또는 월, 회계연도나 역년 등 다양한 기간을 토대로 가능하다. 이 구매요건 역시 단계적으로 적용되는 것이 아니기 때문에 발효와 동시에 효력이 발생한다고 이해할 수 있다. 본 요건에 해당하는 특정 철강 및 알루미늄 제품들은 USMCA협정의 시행규칙(Uniform Regulations)상 'Table S'에 나열되어 있다.<sup>7)</sup> 이와 같은 구매요건에 대해 USMCA는 2027년 7월 1일에는 Table S에 해당하는 철강 제품들의 '모든 철강 제조 공정' (철강을 만들기 위해 쇳물을 녹이거나(melting) 섞거나(mixing) 코팅(coating)단계를 지속하는 과정이 포함됨,<sup>8)</sup> 다만 철강 첨가물의 정제 등 야금(metallurgical) 공정의 경우는 제외됨)이 당사국내에서 이뤄져야만 역내산으로 인정된다는 조건을 추가했다. 또한 협정은 이러한 요건이 "강철, 철광석, 선철, 가공되거나 잘게 분할된 철광석

또는 합금 원자재 등 철강 공정 단계에서 사용되는 원자재에 대해 적용되는 것은 아님”을 명시하였다.

## 5. 결론

중요한 점은 USMCA가 발효되었음에도 자동차 회사들에게는 올해 12월 31일까지 정부에 자신들의 원산지 규정 이행과 이에 따른 특혜관세 혜택 자격에 대한 증명서를 제출할 수 있는 기간이 주어졌다는 것이다. 이러한 증명서에는 원산지 증명뿐 아니라 USMCA에서 최초 도입된 노동부가가치 요건이나 철강 및 알루미늄 구매요건 충족에 대한 내용들이 담길 수 있다. 그러한 이유로, 자동차나 그 부품 생산회사들은 이제라도 USMCA의 상기 조건들을 이행하고 증명하는 것에 발빠르게 움직일 필요가 있다.

- 1) USMCA 원산지규정 Appendix에서의 정의에 따르면, '승용차(Passenger Vehicle)'는 HS코드소호8703.21부터8703.90까지를 말하는데, (a) HS코드소호9703.31에서9703.33에 해당하는 컴프레션-점화엔진 차량이나8703.90에 해당하는 차량이면서 컴프레션-점화 엔진 및 전기 모터 동력 차량, (b) 삼륜 또는 사륜 오토바이, (c) 전지형 차, 또는(d) 캠핑여가용 차량은 제외한다. '경형트럭(light truck)'에는 오로지 오프로드 사용만을 목적으로 하는 자동차를 제외한 관세율 표 호 8704.21과 8704.31의 자동차들이 포함된다.
- 2) USMCA는 RVC 계산에 있어 두 가지 다른 방법을 제시하고 있다: (1) 순원가법 (Net Cost Method), (2) 거래가치 기준. RVC 요건은 어떤 방법으로 계산하는지에 따라 달리 설정될 수 있다. 본 글에서는 모든 RVC 요건이 순원가법으로 계산되는 것을 전제로 기술하고자 한다.
- 3) 다만 이러한 신청은 2020년 7월 1일 이전에 완료되어야 한다.
- 4) 재료 및 생산 비용이란 복미 내에서 구매한 부품의 연간구매가치(annual purchase value)와 시간당 임금 16달러 이상의 조립공장의 임금 비용이 자동차 순비용(net cost)이나 또는 조립 임금 조건을 포함해 자동차 조립공장 연간구매가치를 기준으로 계산한다.
- 5) 기술 비용이란 복미 내에서 자동차 생산자가 R&D 또는 IT 분야에 대한 임금 지출 비용에 대해 연간 전체 지출을 기준으로 한 비율로 계산한다. R&D 지출은 원형(prototype) 개발, 디자인, 엔지니어링, 테스트, 작동 인증 등에 대한 것이며 IT 지출이란 소프트웨어 개발, 기술 혁신, 자동차 커뮤니케이션, IT 지원 기능에 대한 것을 말한다.
- 6) 조립 비용이란 시간당 임금 16달러 이상인 복미 내 엔진, 변속기, 고급 배터리 조립 공장이나 그러한 공장과 장기 계약을 맺은 경우 해당한다. 이에 대해 승용차나 경형트럭의 노동부가가치조건을 충족시키기 위해서는 엔진, 변속기 공장의 경우는 최소 100,000개 생산능력을, 고급 배터리의 경우는 최소 25,000개 생산능력을 보유하고 있어야 한다.
- 7) Table S는 USMCA 철강 및 알루미늄 구매 요건 대상에 해당하는 철강 및 알루미늄들의 HS 번호를 나열하고 있다.
- 8) 협정은 '녹이거나(melting)', '섞거나(mixing)', '코팅(coating)'하는 단계에 대한 명확한 정의를 두고 있지 않다. 따라서 CBP가 이러한 요건을 어떻게 이해할 것인지에 대해서 반드시 기업들이나 일반적인 해당 산업에서의 정의, 또는 철강 제품의 분류를 위한 통합관세율표(HTS)를 따라야 하는 것은 아니다. 오히려 이에 대해 협정이 이행되기 시작하면서부터 개별 기업들의 공정 과정에 관한 구체적인 사실관계에 기초하여 점진적으로 개념 정의가 발전될 것으로 보인다. 기업들이 협정상 요건을 충족하기 위해서는 협정의 이러한 구조를 유의하여 협정 이행 이후 CBP가 어떻게 동 개념을 정의해 나가는지에 대한 면밀한 분석을 해야 할 것이다.  
\* 시행규칙(Uniform Regulation)은 다음의 물품들은 '녹이거나(melted) 붓는(poured)' 요건을 충족할 필요가 없다고 명시하고 있다: 26.01호의 철광석(원석 및 가공되거나 절단된 것 포함), 72.01호의 선철, 72.02호의 합금 원자재, 72.04호의 강철 등 철강 공정 단계에서 사용된 원자재들

- 법무법인(유) 광장 [\[홈페이지\]](#)에서 모든 이슈브리프 발간물들을 보실 수 있습니다.
- 이 뉴스레터는 일반적인 정보 제공만을 목적으로 발행된 것으로서, 법무법인(유) 광장의 공식적인 견해나 법률의견이 아님을 알려드립니다. 『광장 국제통상연구원』에서 발송하는 뉴스레터를 원하지 않으시면 [\[수신거부\]](#)를 클릭해 주십시오.