



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

경영학석사학위논문

원산지규정 분석을 통한  
수출 중고품 및 재(再)제조물품에  
대한 FTA 특혜관세활용방안



2015년 2월

부경대학교 대학원

국제통상물류학과 FTA 비즈니스전공

이 상 우

경영학석사학위논문

원산지규정 분석을 통한  
수출 중고품 및 재(再)제조물품에  
대한 FTA 특혜관세활용방안

지도교수 윤 광 운

이 논문을 경영학석사 학위논문으로 제출함

2015년 2월

부 경 대 학 교 대 학 원

국제통상물류학과 FTA 비즈니스전공

이 상 우

# 이상우의 경영학석사 학위논문을 인준함

2015년 2월 27일



주 심 경영학박사 조 찬 혁 (인)

위 원 경제학박사 나 희 량 (인)

위 원 경영학박사 윤 광 운 (인)

## < 목 차 >

ABSTRACT .....	v
<b>제 I 장 서론</b> .....	1
제1절 문제의 제기 및 연구의 목적 .....	1
제2절 연구의 방법 및 범위 .....	2
<b>제 II 장 이론적 배경 및 현황분석</b> .....	4
제1절 선행연구 .....	4
제2절 FTA 원산지규정 개관 .....	9
1. 원산지규정의 의의 및 법령체계 .....	9
2. 원산지결정기준 .....	12
3. 원산지증명방식 및 검증제도 .....	14
제3절 중고품 및 재제조물품의 FTA활용현황 및 문제점 .....	17
1. 개념정의 .....	17
2. 중고품의 FTA 활용현황 및 문제점 .....	20
3. 재제조물품의 FTA 활용현황 및 문제점 .....	26

<b>제 III 장 FTA 협정상 원산지규정분석</b> .....	32
제1절 중고품 및 재제조물품의 품목분류 .....	32
제2절 원산지규정분석 .....	34
1. 중고품관련 원산지규정분석 .....	34
2. 재제조물품관련 원산지규정분석 .....	42
 <b>제 IV 장 제기된 문제의 검토 및 FTA 특혜관세 활용방안</b> .....	45
제1절 제기된 문제의 검토 .....	45
제2절 중고품 및 재제조물품 수출시 특혜관세 활용방안 .....	48
1. 중고품 수출시 특혜관세 활용방안 .....	48
2. 재제조물품 수출시 특혜관세 활용방안 .....	50
 <b>제 V 장 결 론</b> .....	55
제1절 연구의 요약 및 시사점 .....	55
제2절 연구의 한계 및 향후 연구과제 .....	57
 <b>참고문헌</b> .....	58

## < 표 목 차 >

<표 2-1> 선행연구의 요약 .....	8
<표 2-2> 원산지규정의 분류 .....	10
<표 2-3> 원산지 관련 법령체계 .....	11
<표 2-4> 보충적 원산지결정기준 .....	13
<표 2-5> FTA 협정별 원산지증명서 발급방식 .....	15
<표 2-6> FTA별 원산지 검증방식 .....	16
<표 2-7> 재제조 대상제품 (2014.2.28 기준) .....	19
<표 2-8> 1992-2012년 중고차 수출현황 .....	20
<표 2-9> 2012/2013년 차급별 중고차 수출통계(관세청 통관기준) .....	21
<표 2-10> 2012/2013년 중고차 주요수출국가 .....	22
<표 2-11> 중고 공기타이어(HS 4012.20) 수출통계 .....	23
<표 2-12> 2013년 중고 공기타이어 주요 수출국가통계 .....	23
<표 2-13> 2013년 중고차(HS 8703.22.8000) FTA 협정체결국가 (전체) 수출통계 .....	25
<표 2-14> 2013년 중고공기타이어(HS 4012.20) FTA 협정체결국가 (전체) 수출통계 .....	25
<표 2-15> 주요국가의 재제조산업(자동차부품·토너카트리지) 시장규모비교(2010) .....	29
<표 2-16> 국내재제조산업의 고용인원별 업체분포 .....	30
<표 3-1> 중고타이어(HS 4012.20) FTA협정별 원산지결정기준 .....	34
<표 3-2> EU의 중고타이어 협정세율 불인정사례 .....	37

<표 3-3> NAFTA 중고자동차 협정세율 불인정사례 .....	38
<표 3-4> 한-페루 FTA 협정문 중 중고품 관련 주요규정 .....	39
<표 3-5> 중고타이어 FTA협정별 원산지규정분석요약 .....	40
<표 3-6> 원재료 회수용으로 수집된 중고품관련 규정 .....	41
<표 3-7> 한-미 FTA 협정문 제6.1조 원산지상품 관련규정 .....	42
<표 3-8> 한-미 FTA 협정문 중 재제조물품 관련 주요규정 .....	43
<표 4-1> Starter motor 원재료 내역 .....	50
<표 4-2> Diesel injector 원재료 내역 .....	52

## < 그림 목 차 >

<그림 1-1> 연구 흐름도 .....	3
<그림 2-1> 재제조, 재활용 및 재이용의 차이 .....	18
<그림 3-1> HS 제4012.20호 중고 공기타이어 품목분류 .....	33
<그림 3-2> HS 제8701호 트랙터의 신차 및 중고차 품목분류 .....	33
<그림 4-1> 시스템 구축예시 .....	48
<그림 4-2> 시동전동기(Starter motor) 구조 .....	51
<그림 4-3> Diesel injector 분해전.분해후 사진 .....	53

# **Plan for FTA Preferential Tariff Utilization of Export Used goods and Remanufactured goods through the Analysis of Rules of Origin**

Lee Sang Woo

*Major in FTA Business*

*Department of International Commerce and Logistics, The Graduate School,  
Pukyong National University*

## **Abstract**

While in most cases, the objects of international trade are brand new completely unused goods, because international trade of used goods has been in a rising trend recently as a result of increase in the durability of goods, we need to review a plan to utilize FTA preferential tariffs on used goods and the legal ground thereof. While used goods generally mean the used goods which can be re-used after being purchased and simply washed or repaired, re-manufactured goods mean the goods re-commercialized in a way where the goods can maintain the level of performance similar to or better than that of new goods by systematically collecting used goods, that is to say, the goods of which the service life has come to an end due to a cause such as failure or disuse, and putting them through the process of disassembly, washing, inspection, part replacement and adjustment, and re-assembly. Though there was no separate provision related to such re-manufactured goods in the FTAs concluded in the past, as a separate provision is included in the Korea-US FTA, we need to review a plan for Korean re-manufacturers to efficiently utilize FTA preferential tariffs when exporting re-manufactured goods by analyzing rules of origin specified in the Korea-US FTA in relation to re-manufactured goods.

The objective of this study is to grasp the FTA utilization status for used goods and re-manufactured goods that are exported and the problems related to utilization, and to grope for a plan to utilize the FTA preferential tariffs by analyzing rules of origin specified in FTAs in relation to used goods and re-manufactured goods.

For used goods, as there are almost no related provisions in the existing FTAs, there are limitations in discussing issues such as whether used goods can be an object of an FTA preferential tariff or not, and the method to determine the country of origin of used goods.

Though the exported used goods such as used vehicles and used tires are the items receiving the benefits of FTA, for which a country of origin verification material (such as BOM) that can verify that the country of origin of the relevant goods is Korea, is required to be presented in order to earn the practical benefits of an FTA preferential tariff, it can be said that there are limitations in really applying a preferential tariff due to the difficulty in verifying the country of origin unless the exporter is the original manufacturer. Accordingly, cooperation from original manufactures is required for utilization of the FTA preferential tariff on used goods, and a plan to institutionalize such a part should be arranged. Also, rules of origin for used goods is required to be separately specified to allow easier application differently from that of new goods considering the present situation where utilization is practically difficult.

Though the re-manufacturing industry is an industry suitable for the era of low-growth/high-price that contributes to preserving energy and resources, price stabilization, creation of jobs, and expansion of customers' freedom of choice, for Korea, there are limitations in invigoration of the re-manufacturing industry differently from the developed countries of re-manufacturing such as USA or Europe, due to the consumption structure centered around new goods, absence of differentiation of high-grade used goods from low-grade used goods, difficulty in searching for a market, and absence of cooperation from the original manufacturers.

As the export of re-manufactured goods by developed countries increases and the interest of China, India, etc. in re-manufactured goods grows, Korea should also protect and foster a re-manufacturing industry and, on the other hand, arrange a policy for export support reinforcement. Additionally, in the situation where the export of used cars to the regions such as Southeast Asia, South America, and Middle East is increasing, and the demand for re-manufactured goods is expected to increase due to the price burden of purchasing genuine parts, Korea is also required to establish a negotiation strategy that enables Korean re-manufactured goods exporters to more efficiently utilize FTA preferential tariffs, considering the environment of these companies when negotiating an FTA rules of origin with these countries in the future as the USA has reflected the situation and requirements of the domestic industries.

# 제 I 장 서론

## 제1절 문제의 제기 및 연구의 목적

일반적으로 무역거래의 대상은 한 번도 사용하지 않은 신품(Brand new goods)인 경우가 대부분이나, 최근 물품의 내구성이 증가됨에 따라 중고품(Used goods)에 대한 무역거래가 늘어나고 있는 추세이기 때문에, 중고품에 대한 FTA 특혜관세 활용방안 및 법적 근거에 대한 검토가 필요하다.

중고품(Used goods)이 일반적으로 사용된 물품을 구매하여 단순한 세척이나 수리 등을 통해 재사용 할 수 있는 제품을 의미한다면 재제조물품(Remastered goods)은 사용 후(used) 제품, 즉 고장, 폐기 등의 사유로 인해 사용기간이 만료된 제품을 체계적으로 회수하여 분해, 세척, 검사, 부품교체 및 조정, 재조립 등의 과정을 거쳐 신제품과 유사 또는 더 나은 수준의 성능을 유지할 수 있도록 재상품화한 물품을 말하는 것으로, 이러한 재제조물품과 관련하여 기존에 체결한 FTA에서는 별도규정을 두고 있지 않았으나 한-미 FTA 협정문상에 별도의 규정을 명시하고 있는바 한-미 FTA 협정문에서 규정하고 있는 재제조물품과 관련한 원산지규정분석을 통해 국내 재제조업체들이 수출시 FTA 특혜관세를 효율적으로 활용할 수 있는 방안의 검토가 필요하다.

이하 본론에서는 우선 수출 중고품 및 재제조물품에 대한 FTA 활용현황과 활용상의 문제점을 파악하고, FTA 협정문상 중고품 및 재제조물품에 대한 원산지규정분석을 통해 다음 2가지의 문제를 검토하고자 한다.

첫째, 중고품에도 FTA 특혜관세가 적용될 수 있는가?

둘째, 미국으로 수출하는 재제조물품의 경우 한-미 FTA 특혜관세 적용이 가능한가?

본 논문은 상기의 2가지 핵심과제를 중심으로 문제점과 그 대안으로서 FTA 특혜관세활용방안을 모색하는데 그 목적을 두고 있다.

## 제2절 연구의 방법 및 범위

본 연구는 문헌자료검토(논문 및 연구보고서 등) 및 FTA 협정문상 원산지규정 검토와 관련업체의 방문조사(인터뷰)를 근거로 수행하였으며 주로 중고품 및 재제조물품의 수출시 FTA 특혜관세 활용방안에 그 연구의 범위를 두고 있다.

본 연구는 총 5장으로 구성되어 있으며, 각 내용은 다음과 같다.

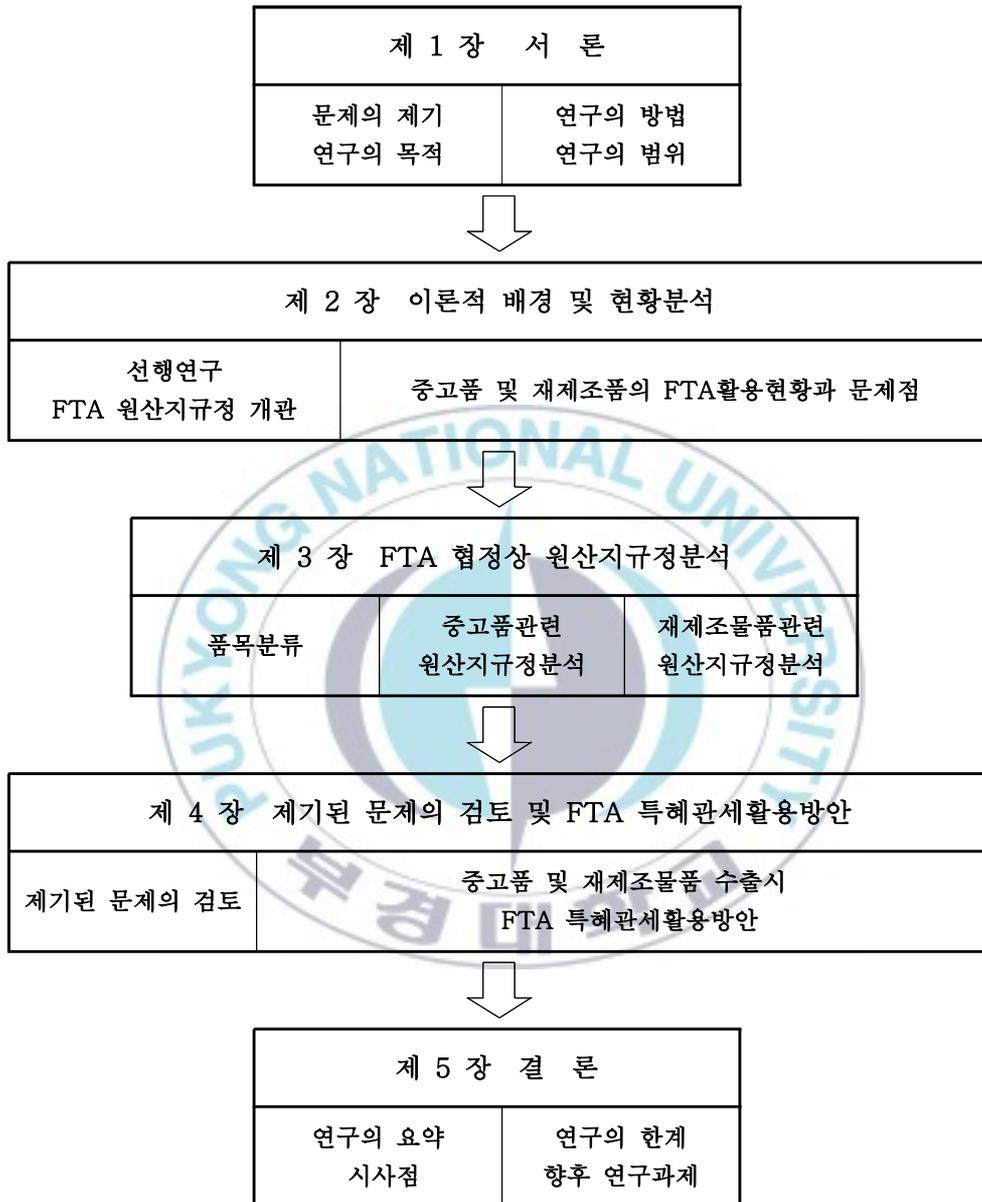
제1장은 서론부분으로 문제의 제기 및 연구의 목적, 연구방법 및 범위에 대해서 기술하고자 한다.

제2장은 이론적 배경 및 현황분석부분으로 연구주제와 관련하여 선행연구의 검토 및 FTA 원산지규정을 개관하고 중고품과 재제조물품의 FTA 활용 현황 및 활용상의 문제점을 파악하고자 한다.

제3장은 중고품 및 재제조물품과 관련하여 품목분류 및 기 체결한 FTA 협정에서 규정하고 있는 원산지규정을 분석하고자 한다.

제4장은 위 3장에서 분석한 원산지규정을 근거로 하여 제1장에서 제기한 문제에 대해 검토하고 중고품 및 재제조물품의 수출시 FTA 특혜관세 활용 방안을 사례예시를 통해 파악하고 그 활용방안을 마련코자 한다.

제5장은 결론으로 본 연구결과의 요약 및 시사점, 연구의 한계점 및 향후 연구 과제를 제시하고자 한다.



<그림 1-1> 연구 흐름도

## 제 II 장 이론적 배경 및 현황분석

### 제1절 선행연구

본 연구 주제인 원산지규정분석을 통한 수출 중고품 및 재제조물품에 대한 FTA 특혜관세활용방안과 관련하여 다음 2가지의 주요내용을 중심으로 선행연구를 하였다.

#### 1. 원산지규정에 관한 선행연구

우리나라 기업이 FTA를 활용하여 특혜관세 혜택을 향유하기 위해서는 우선 기체결된 협정별 FTA 원산지규정의 주요내용을 검토하여 협정국별로 유사점과 차이점을 파악한 후 그에 따른 수출입 전략이 필요하다(권순국, 2011)

조미진·여지나·김민성(2008)은 한·중 양국이 지금까지 체결한 FTA에 나타난 원산지규정 특징과 주요 산업별로 원산지결정기준을 비교·분석하여 향후 추진될 중국과의 FTA 협상에 대한 시사점을 제시하였다.

조미진·안경애(2011)은 지금까지 우리나라가 체결한 FTA의 원산지규정이 충분한 검토나 장기적인 계획을 갖지 못한 채 협상이 이루어진 부분이 있음을 지적하고, 향후 FTA 협상에 대비하여 우리나라의 산업과 기업의 특성을 충분히 고려한 한국형 원산지규정의 방향 정립이 필요하다고 하였다.

강준하(2008)는 한-미 FTA 원산지 규정 협정문의 주요내용을 살펴보고, 그 의미와 향후 활용방안에 대하여 고찰하였으며, 특히 한-미 FTA 원산지 규정 협정문에 새롭게 규정된 내용으로 재제조물품과 관련된 규정내용을 다루었다.

정재우·이길남(2012)은 FTA의 본질적 효과를 증진시키기 위해서는 원산지 규정에 대한 올바른 이해가 필요하다고 주장하며, 원산지 결정기준의

규정뿐만 아니라 원산지 증명방식이나 검증방식도 국가간 비교를 통해 향후 우리나라가 체결하고자 하는 일본이나 중국의 FTA 원산지 규정에 시사점을 제공하였다.

김무한(2010)은 WTO 등 국제적으로 통용되고 있는 원산지기준의 종류 및 특성을 살펴보고 우리나라가 지금까지 체결한 FTA 협정의 원산지결정 기준별 특징과 문제점을 분석하였으며, 우리나라 기업이 원산지 결정기준을 활용하여 FTA의 효용을 극대화 할 수 있도록 지원방안에 대해 기술하였다.

정순태(2012)은 FTA 원산지규정의 엄격성과 중복적이고 상이한 원산지규정으로 인해 국제무역 및 투자가 왜곡되고 이는 결국 다자간 세계무역체제를 위협하는 요인으로 작용된다고 보았으며, 이러한 FTA 원산지규정이 가지고 있는 문제점들을 극복하기 위한 방안으로 서로 상이한 쌍무적 원산지규정을 조정 통합하는 원산지규정의 다자화 방안을 제시하였다.

이영수·권순국(2011)은 우리나라 기업들이 특혜관세 혜택 적용을 실질적으로 수혜 받을 수 있도록 FTA 원산지규정의 주요 내용과 적용과정에서 발생한 위반사례를 분석한 후, 그 분석을 토대로 시사점을 제시하였다

Estevadeordal(2000)은 NAFTA 원산지규정에 대한 엄격성지수(RI)에 대해 처음으로 정량적으로 분석시도를 하였으며 엄격성 지수가 높을수록 생산업자에게는 더 많은 비용이 요구되는 것으로 확인하였으며, 이러한 엄격성지수를 이용시 FTA에서의 원산지규정이 관세철폐만큼이나 시장접근현상에 있어 중요한 무역정책의 일부로 활용될 수 있다고 하였다.

John J. Barcel III(2006)은 엄격한 원산지규정은 역내 중간재의 사용을 촉진하는 무역전환효과를 발생시킬 수 있으나, 지나치게 엄격한 원산지규정은 오히려 역내생산자로 하여금 비용증가를 초래하여 역내에서 중간재를 조달하는것보다 역외국으로부터 조달하는게 유리할 수 있으며 이러한 경우 FTA로 인한 역내무역의 확대도 제약하는 결과를 초래할 수 있다고 하였다.

## 2. 중고물품과 재제조산업에 관한 선행연구

이은숙(2011)은 중고제품 수출입에 대한 각국의 규제 제도 및 중고제품 유통경로를 살펴보고 중고제품의 교역 증대 및 자원 재활용으로부터 소비자를 보호하기 위한 국제적인 활동 동향을 파악하고 이에 대한 대응 방안을 제시하였다.

전창수(2011)는 폐 제품을 쉽게 재제조하기 위해서는 제품 설계 단계부터 재제조를 용이하게 할 수 있도록 고려해야 한다. 이러한 문제점을 해결하기 위해 기존 제품이 가지는 재제조성에 대한 정량적인 평가와 분석이 필요하다고 보았다. 앞으로 우리가 해결해야 할 문제로 제품이나 부품의 재제조 공정상의 어려움 해결, 재제조를 위한 제품의 설계 요구, 자동차부품의 폐기물 대량 발생에 따른 처리문제, 국내외의 친환경적인 법적 규제로 인한 폐기된 제품의 재제조 및 재활용의 요구 증대, 중고 제품의 수명 주기 연장을 위한 재제조 부품의 사용 증대, 해외 재제조 산업의 국내 침투에 대응하기 위한 국내 재제조 산업의 육성과 재제조 시간 및 비용의 절감으로 보았다.

이정훈(2011)은 유럽에서 시행 중인 BER을 분석하여 파악된 법규를 바탕으로 국내 재제조 산업 활성화를 위한 전략을 도출하였다. 주혜란(2014)은 자동차산업의 역물류 활용의 문제점을 지적하고 자동차산업에서의 역물류 활성화를 위해서는 정부와 소비자 기업의 노력이 동시에 이루어져야하며, 재활용 제품을 재제조 단계에까지 활용할 수 있는 방안이 마련되어야한다고 주장하고 있다.

목학수 외(2010)은 자동차부품 재제조산업이 가장 발달한 미국에서는 사용된 자동차부품의 재제조를 위하여 이미 20~30년 전부터 많은 연구가 이루어져 왔으며, 정부의 지원과 재제조를 장려하는 법률의 제정으로 재제조 산업에 투자와 기술의 발전을 가져 올 수 있었으며, 이는 곧 재제조된 제품의 품질과 가격에 영향을 미쳤다고 언급하였다.

목학수 외(2011)는 유럽 내에 위치한 자동차부품 재제조 산업에 대한 실

태 파악을 통하여 국내 자동차부품 재제조 산업 육성의 필요성을 지적하였으며, 영세한 국내 재제조 업체의 육성을 위하여 기술 개발, 정부 지원, 활성화 정책 마련, 시설투자를 해야 하며 이를 통하여 국내의 재제조산업과 시장을 보호하고 장려해야 한다고 언급하였다.

강홍윤·김영춘·이일석(2012)은 국내 재제조 산업의 현황, 기술수준 그리고 제도 등을 해외 선진국과 비교 분석하여 문제점을 도출하고, 국내 재제조 산업의 활성화를 위한 발전과제를 제시하고자 하였다.

양진우·최윤찬(2013)은 부산지역 재활용 가능 자원의 효과적 순환과 새로운 산업으로의 가능성을 진단하기 위하여 재제조산업의 도입방안 및 정책적 과제를 제시하였다.

이정환·박윤수·박남규(2012)는 환경규제가 강력한 무역장벽으로 대두되는 현재 상황에 대한 대응수단으로 자원 재활용에 대한 논의 및 관련 산업 장려가 필수적인 것으로 요구되며 기존의 원자재 리사이클링이나 매립 및 소각 뿐만 아니라, 에너지와 원자재가 가장 많이 절약되는 폐제품에 대한 재제조(再製造, Remanufacturing)를 활성화시켜야 한다고 지적하였으며, 해당 사례기업(마이스터)의 연구를 통해서 새로운 사업 분야인 재제조 산업의 정의 및 특성을 간략히 서술하여 기존 산업과의 차이점을 제시하였으며, 주요 국가별 재제조 산업현황과 국내 산업의 주요 현안을 살펴봄으로써 재제조 산업의 국가경쟁력을 비교분석하여 글로벌 경쟁력 확보방안을 도출하고자 하였다.

상기의 선행 연구자료에서 볼 수 있듯이 원산지규정 및 재제조산업과 관련된 연구자료는 기존에 많이 나와 있었으나 아쉽게도 본인이 연구하고자 하는 수출중고품 및 재제조물품의 FTA 특혜관세활용방안과 관련된 자료는 없는 것으로 파악된다. 이는 수출중고물품의 경우 원산지 입증문제의 어려움으로 인해 현실적으로 FTA 특혜관세활용에 한계점이 있으며, 재제조물품의 경우 기 체결된 FTA 협정에서는 재제조물품과 관련하여 별도 규정을 두고 있지 않았으며, 별도 규정을 두고 있는 한-미 FTA의 경우도 발효된 지 2년 정도밖에 되지 않았고, 그리고 아직 국내 재제조산업시장이

도입단계로서 소규모 영세업체들이 대부분이기에 실제 수출을 통한 FTA 활용률이 낮은 이유 등에 기인된다고 사료된다.

상기의 선행연구를 요약하면 <표 2-1>과 같다.

<표 2-1> 선행연구의 요약

연구분야	주요 내용	연구자
원산지 규정	1) 수입특혜관세 적용을 위한 FTA원산지 규정에 관한 연구 2) 한국과 중국의 FTA 원산지규정 비교 3) 한국 FTA 원산지규정의 비교와 국내기업의 FTA 활용현황에 관한 분석 4) 한국-미국 FTA 원산지 규정에 관한 연구 5) 우리나라와 FTA 체결국간 원산지 규정의 검토와 향후 논의 방향에 관한 연구 6) FTA 원산지 결정기준에 따른 활용전략에 관한 연구 7) FTA 특혜원산지규정의 문제점과 조화 8) FTA 원산지규정 위반 판정사례와 시사점 9) NAFTA 원산지규정에 대한 엄격성지수를 정량적으로 분석 10) 무역전환과 원산지규정의 엄격성에 관한 연구	1) 권순국(2011) 2) 조미진·여지나·김민성(2008) 3) 조미진·안경애(2011) 4) 강준하(2008) 5) 정재우·이길남(2012) 6) 김무한(2010) 7) 정순태(2012) 8) 이영수·권순국(2011) 9) Estevadeordal(2000) 10) John J. Barcel III(2006)
중고물품	1) 중고제품의 국제 유통에 관한 연구	1) 이은숙(2011)
재제조산업	1) 자동차 기계부품의 재제조성 분석 및 평가 방법 2) 일괄적용제외 법규(BER)분석을 통한 국내 자동차부품 재제조산업의 발전전략 3) 자동차산업의 역물류 활성화 방안에 관한 연구 4) 미국의 재제조 산업에 관한 연구 5) 유럽의 자동차부품 재제조산업에 관한 연구 6) 국내외 재제조산업의 현황 및 발전과제 7) 부산지역 재제조산업 도입방안 : 자동차 재제조부품 산업을 중심으로 8) 자동차부품 산업의 재제조 사업전략: 마이스터 사례를 중심으로	1) 전창수(2011) 2) 이정훈(2011) 3) 주혜란(2014) 4) 목학수 외(2010) 5) 목학수 외(2011) 6) 강홍윤·김영춘·이일석(2012) 7) 양진우·최운찬(2013), 8) 이정환·박운수·박남규(2012)

## 제2절 FTA 원산지규정 개관

### 1. 원산지규정의 의의 및 법령체계

#### (1) 원산지규정의 의의

원산지규정(Rules of Origin)은 수출입 물품의 원산지를 결정하고 특혜 또는 비특혜무역조치의 효과를 규정하는 각종 기준 및 절차를 정하는 것으로, 여기서 원산지는 어떤 물품이 성장했거나 생산, 제조, 또는 가공된 지역 내지 국가를 의미한다. 원산지규정의 핵심은 원산지를 결정하는 기준을 정하는 것으로, 한 국가에서 자연적으로 자란 식물이나, 동물성 생산품의 원산지에 대해서는 논란의 여지가 없는 반면 2개국 이상의 원재료를 사용하여 여러 나라에서 분업 가공된 공산품의 경우 원산지를 결정하는 일이 생각처럼 단순하지 않다. 특히 세계화와 정보기술의 발달에 따라 글로벌 아웃소싱(global outsourcing)이 급격히 확산되면서 원료생산과 가공 등이 상이한 국가에서 이루어지는 것이 일반적이 되면서 이러한 어려움은 한층 가중되고 있다(조미진·안경애, 2011, p.85).

원산지규정은 그 적용목적에 따라 특정국가간에 관세 상의 특혜를 부여하는 ‘특혜원산지규정(preferential rules of origin)’ 과 원산지표시, 쿼터등 관세특혜 이외 여타의 목적에 적용되는 ‘비특혜 원산지규정(non-preferential of origin)’으로 구분된다.

원산지규정을 특혜와 비특혜원산지규정으로 구분하는 이유는 특혜원산지규정은 특정국가에 관세의 편익을 제공함으로써 정책적 표시를 많이 포함하고 있으며, 그 성질상 다자간 협약보다는 당사국 간 양자협약으로 규율하고, 비특혜원산지규정은 무역정책의 요소라기보다는 무역정책을 실현하는 수단에 불과하기 때문이다(성운갑, 2007, p10 ; 최홍석·류원택, 2004, pp.14-20).

<표 2-2> 원산지규정의 분류

<p>특혜원산지규정</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- GSP, APTA 원산지규정</li> <li>• 협정에서 지정된 개발도상국 및 지역의 원산품이 적용대상</li> <li>- FTA 원산지규정</li> <li>• FTA 협정문에 입각하여 협정체결국이 상호 공여하는 FTA 상대국의 원산품이 적용대상</li> </ul>
<p>비특혜원산지규정</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 통상정책</li> <li>• 최혜국대우, 반덤핑, 상계관세, 세이프가드, 관세할당, 수입금지등</li> <li>- 국가안전보장</li> <li>• 수출입금지정책</li> <li>- 소비자보호</li> <li>• 원산지표시</li> <li>- 기타</li> <li>• 정부조달, 무역통계등</li> </ul>

자료 : 권순국(2011), “수입특혜관세 적용을 위한 FTA 원산지 규정에 관한 연구”, 경북대학교 박사학위 논문, p.18.

(2) 우리나라의 원산지규정 체계

우리나라 실정법상 특혜무역과 비특혜무역에 적용되는 각종 원산지규정은 존재형식에 따라 국제법과 국내법으로 분류할 수 있으며 국제법에는 WTO 원산지규정, WCO 원산지규정, 미국, EU 등과의 자유무역협정상 원산지규정등이 있으며, 국내법으로는 관세상 특혜 대우를 주로 규정하는 것으로서 관세법령, 자유무역협정이행에 관한 특혜법령 및 남북교류협력에 관한 법령이 있고, 비특혜 규정으로는 대외무역법령, 농수산물의 원산지표시에 관한 법령, 수산물품질관리법령, 식품위생법령, 표시광고의 공정화에 관한 법령 등이 있다. 그런데 특혜문제를 다루고 있는 관세법, 남북교류협력에 관한 법률에도 원산지표시에 관한 규정이 포함되어 있고, 대외무역법에도 수출물품에 대한 관세특혜 목적의 원산지증명서 발급규정과 같은 특혜적 성격의 규정이 있으므로 법률로 특혜, 비특혜 규정으로 엄격히 구분

하기에는 무리가 따른다(이영달, 2013, p.12).

일반적으로 FTA 원산지 규정 협정문은 보통 14~20여 조문으로 구성되는데, 주로 원산지 결정기준에 대한 원칙조항과 결정기준 충족을 위한 계산공식, 누적, 직접운송 원칙 등이 포함된다(강준하, 2008, p.71).

<표 2-3> 원산지 관련 법령체계

구분	국제법	국내법
특혜분야	<FTA특혜> - 한·칠레 FTA - 한·EFTA FTA - 한·아세안 FTA - 한·인도 CEPA - 한·EU FTA - 한·미 FTA - 한·페루 FTA	<FTA특혜> - FTA 관세특례법
	<일반특혜> - 아시아 태평양 무역협정[APTA] - WTO 개도국간 협정[TNDC] - UN 개도국간 협정[GSTP]	<일반특혜> - 관세법 - 최빈개발도상국에 대한 특혜관세 공여규정
비특혜분야	- WTO 원산지규정에 관한 협정	- 대외무역법 - 관세법 - 남북 교류협력법 - 농산물·수산물 품질관리법 - 표시광고의 공정화법
특혜/비특혜	- WCO 교토협약[부속서 K]	- 대외무역법 - 관세법

자료 : 이영달(2013), “원산지 결정기준”, 국제원산지정보원, 2013, p.13.

## 2. 원산지결정기준

원산지규정의 핵심은 원산지결정기준으로, 이는 크게 완전생산기준과 실질변형기준으로 나눌 수 있다. 완전생산기준은 제품을 생산하거나 획득하는 과정이 처음부터 끝까지 한 국가 안에서 이루어지는 경우 그 국가를 원산지로 인정하는 기준이다. 일반적으로 동물, 식물, 광물 등 천연상품이나 그것만으로 제조된 상품에 적용되며, 실질변형기준은 해당제품이 2개국 이상에 걸쳐 생산, 가공 또는 제조된 경우에 해당물품의 본질적인 특성을 부여하는 생산과정이 어디에서 이루어졌는가를 기준으로 원산지를 결정하는데, 현재 널리 통용되는 실질변형기준으로는 세번변경기준(Changes in Tariff Schedule Method), 부가가치기준(Percentage Criteria Method), 주요공정기준(Technical Test Method) 등이 있다(조미진·여지나·김민성, 2008, pp.13-14).

세번변경기준은 불완전생산품에 대한 원산지결정기준의 한 종류로써 당해 물품이 2개국 이상에 걸쳐 생산된 경우로서 당해 물품의 품목번호와 당해 물품의 생산에 사용된 비원산지재료의 품목번호가 일정 단위 이상이 다른 경우 당해 물품을 최종적으로 생산한 국가를 원산지로 인정하는 기준을 말하며, HS 2단위 변경(CC : Change of Chapter), 4단위 변경(CTH : Change of Tariff Heading), 6단위 변경(CTSH : Change of Tariff Subheading)이 있다. 세번변경기준은 원재료와 제품의 HS변경 여부를 근거로 원산지를 판정하기에 원산지결정이 비교적 신속, 정확하며 객관적이어서 가장 보편적으로 사용되어지고 있다. 그러나 완제품이 충분히 가공이 되었음에도 불구하고 원재료와 동일 세번으로 분류되는 경우 적용이 되지 못하는 문제점도 있으며, 실무적으로 이러한 경우 보충기준으로 미소기준(최소허용기준)을 활용할 수가 있다.

부가가치기준은 물품의 생산과정이 2개 국가 이상에 걸쳐 이루어진 경우 해당 물품에 대하여 일정한 수준 이상의 부가가치를 창출한 국가를 원산지로 인정하는 기준이다.

부가가치기준은 협정문이 간단·명료하여 협상하기도 용이하고 규정하기에도 쉽고 간편하나 이 기준은 제품 및 원재료의 가격등락에 따라 원산지가 수시로 변할 수 있고, 계산이 복잡하며, 원가조작의 가능성이 있는 등 원산지결정에 이견이 발생될 소지가 있다(박현희, 2012, p.343).

부가가치 계산방식은 역내 부가가치가 일정비율 이상일 것을 요건으로 하는 RVC방식과 역외 부가가치가 일정비율 이하일 것을 요건으로 하는 MC 방식이 있다. RVC법은 다시 공제법, 집적법, 순원가법으로 나뉜다.

<표 2-4> 보충적 원산지결정기준

구 분	내 용
미소기준	- 미소기준은 비원산지재료가격이 당해물품의 전체가격에서 차지하는 부분이 미미할 경우, 품목별 원산지기준에서 규정하고 있는 세번변경기준등 원산지요건을 충족하지 못할 경우에도 예외적으로 원산지로 인정함.
누적기준	- 국내산이 아닌 FTA 상대국산 원재료를 사용한 경우 그 원재료를 국산재료(원산지재료)로 간주하여 역내산으로 원산지를 인정함. - 특혜를 받는 국가의 범위에 따라 양자간 누적(bilateral cumulation), 유사누적(diagonal cumulation), 완전누적(full cumulation)으로 나누어짐.
불인정공정/ 최소가공기준	- 세번이 변경되더라도 최소가공만 일어난 경우는 실질적 변형으로 인정하지 않으며, 이러한 최소가공은 다음과 같은 공정을 가리킴. • 운송 또는 보관중에 물품 보존을 위해 필요한 작업 • 포장개선 또는 물품의 상품성 개선을 위한 작업 또는 하역, 분류, 포장, 재포장 등 선적 준비작업
직접운송원칙	- 수출당사국에서 수입국으로 직접 운송된 물품만 원산지로 인정함.
역외가공인정	- 자국산 부품을 사용하여 제3국에서 반제품을 만든 후, 재반입하여 자국에서 최종 생산한 물품에 대해 자국산 부품가격을 자국에서 발생한 부가가치 금액에 포함하는 제도임.
부속품 및 포장용품에 관한 규정	- 부속품, 예비부품, 공구 등은 해당물품의 원산지에 따라 원산지를 결정함. - 소매판매를 위한 포장용품 및 포장용구는 그 내용물의 원산지를 따르지만, 관세율표상 포장용품과 내용물을 별개의 품목번호로 분류하고 있는 때에는 이를 적용하지 않음.

자료 : 조미진·여지나·김민성(2008), “한국과 중국의 FTA 원산지규정 비교: 주요 산업을 중심으로”, 대외경제정책연구원, p.15.

가공공정기준(Processing Operation Criterion)은 당해 물품의 제조, 생산 또는 가공과정에서 각 협정에서 규정한 특정한 공정을 역내에서 거쳤을 때에 한해 원산지로 인정해주는 기준이다. 이 기준은 세번변경이나 부가가치 기준에 비하여 적용하는 품목의 범위가 좁은 편이며, 주로 어류, 식물성 생산품, 석유제품, 화학제품, 플라스틱, 섬유제품 등에 채택하고 있다.

일반적으로 완전생산기준과 실질변경기준에 의해 대부분 원산지관정을 수행하고, 이러한 실질변경기준을 보완하기 위해 미소기준(de minimis rule), 누적기준(accumulation), 불인정공정(minimal process), 직접운송원칙(direct consignment) 등의 규정을 사용하기도 한다. 참조로 보충적 원산지결정기준은 <표 2-4>과 같다.

### 3. 원산지증명방식 및 검증제도

#### (1) 원산지 증명방식

원산지 증명은 수출 전에 수출국가에서 FTA 특혜무역관세 혜택을 받기 위해 원산지를 확인하는 절차로 증명주체에 따라 기관발급제와 자율발급제가 있다. 기관발급제는 수출국의 관세당국이나 기타 발급권한이 있는 기관이 수출자로부터 발급신청을 받아 원산지규정 충족 여부를 평가한 후 원산지증명서를 발급해주는 제도이고, 자율발급제는 수출자나 생산자가 자율적으로 물품의 원산지규정 충족 여부를 확인하여 원산지증명서를 수입국의 수입자에게 제출하는 제도이다(이영수·권순국, 2011, p.500).

현재 관세청에서는 FTA 원산지증명서 발급절차의 간소화를 위해 원산지 인증수출자제도<sup>1)</sup>를 운영하고 있으며, 특히 한-EU FTA에서는 수출물품이

1) 인증수출자제도는 관세당국이 원산지 증명 능력이 있다고 인증한 수출자에게 원산지증명서 발급절차 또는 서류제출 간소화 혜택을 부여하는 제도로서 주로 유럽지역에서 많이 사용하는 제도이며 원산지 증명 등 원산지관리를 업체 스스로 자율적으로 수행하게 하고 원산지증명서를 발급시 시간과 비용을 절감할 수 있도록 지원하기 위해 도입되었다.

6,000 유로를 초과하는 경우 인증수출자만이 원산지증명서를 자율발급할 수 있도록 규정하고 있기에 FTA 특혜관세혜택을 적용받기 위해서는 인증수출자의 지정이 필수요건이라고 볼 수 있다.

<표 2-5> FTA 협정별 원산지증명서 발급방식

구분	한-아세안	한-싱가포르	한-인도	한-EFTA	한-칠레	한-EU	한-미	한-페루
증명 방식	기관증명	기관증명	기관증명	자율증명	자율증명	자율증명	자율증명	기관발급 (5년간) 자율발급 (수출자)
증명 주체	한-세관/ 상의 아-정부 기관	한-세관/ 상의 싱-세관	한-세관/ 상의 인-수출검사 위원회	수출자	수출자	수출자	생산자 수출자 수입자	생산자 수출자
증명 서식	통일증명 서식 -AK서식	양국간각자 증명서식	통일증명서식 -KIN서식	송품장 신고방식	양국간 통일증명 서식	송품장 신고방식	권고서식 존재	통일증명 서식 원산지 신고서 문안기재
유효 기간	발급일로 부터6개월	발급일로 부터1년	발급일로 부터12개월	서명일로 부터1년	서명일로 부터2년	발급일로 부터1년	발급일로 부터4년	발급일로 부터1년

자료 : 각 FTA별 협정문을 토대로 저자 작성

## (2) 원산지 검증제도

원산지검증은 수입당사국에 통관된 수입물품이 FTA협정에서 규정한 원산지상품인지 여부를 확인하는 절차이며, 원산지검증을 통해 관세탈루 방지, 제3국산 제품의 우회수입을 방지함으로써 협정의 효율적인 이행을 확보하는데 그 목적을 두고 있다.

원산지 검증방식은 크게 직접검증방식과 간접검증방식으로 나뉘어지고, 직접검증의 경우 수입국 관세당국이 수입물품의 원산지에 대해 수출자를

대상으로 검증하는 것이며, 간접검증은 수입국 관세당국이 수출국 관세당국을 통하여 수출자를 검증하는 방식을 말한다.

FTA 검증은 수입 당사국의 세관이 특혜관세가 부여된 수입물품에 대해 협정문과 국내 관세관련법령을 토대로 수행하는 것이 일반적이며, 우리나라의 경우 “자유무역협정의 이행을 위한 관세법의 특례에 관한 법률”등 관련법령에 근거하여 진행된다. 원산지검증은 통상 FTA 협정과 법령상에서 규정한 기간내에 완료하도록 규정하고 있으며, 만일 기간 내 검증대상물품의 원산지를 입증할 수 있는 근거서류를 제시하지 못할 경우 비원산지물품으로 간주하여 기존에 받았던 특혜관세가 배제된다.

최근 미국, EU 등의 FTA 체결국으로부터 원산지 사후검증의 요구가 많이 들어오고 있기에 우리 수출기업의 입장에서 이러한 사후검증에 적절하게 대응하기 위해서는 협정의 내용뿐만 아니라 수입 당사국의 통관 관련 법령과 절차를 사전에 충분히 숙지할 필요성이 있다.

<표 2-6> FTA별 원산지 검증방식

구분	칠레	싱가포르	EFTA	아세안	미국	EU	인도
검증 방식	직접검증	직접검증	제한적 간접검증	간접+직접 혼합방식	직접검증 (섬유의류 간접검증)	제한적 간접검증	간접+직접 혼합방식
검증 주체	수입국 세관	수입국 세관	수출국 세관 (수입국 세관직원 동참가능)	수출국 세관 (예외: 수입국 세관)	수입국세관 (섬유의류는 수출국세관)	수출국 세관 (수입국 세관직원 동참가능)	수출국 세관 (예외: 수입국 세관)
회신 기간	-	-	10개월	2개월	12개월	10개월	3개월

자료 : 각 FTA별 협정문을 토대로 저자 작성

### 제3절 중고품 및 재제조품의 FTA 활용현황 및 문제점

#### 1. 개념정의

##### (1) 중고품의 개념정의

###### 1) 품목분류표상 의미

일반적으로 중고품이라 함은 “좀 오래되거나 낡은 물품”을 의미하며, 품목분류표상 “중고품”이라 함은 “사용된 물품(used goods)”을 의미한다. 당해 중고품이 본래의 목적으로 사용될 수 있다는 점에서 본래의 목적으로 사용할 수 없는 “WASTE 및 SCRAP”과는 구분이 된다고 볼 수 있다.

한편, 소비자에 의해 일정 기간 사용되었으며, 또한 본래의 목적으로 사용 가능한 상태의 중고품이라 하더라도 희소성, 역사성, 예술성 측면에서 가치가 있는 물품의 경우는 골동품 또는 예술품<sup>2)</sup>으로 분류되어야 한다.

###### 2) FTA 협정상 의미

FTA 협정에서 공통적으로 언급되는 중고품은 원료 회수용으로만 적합한 중고품으로서 본래의 목적에 따라 사용할 수 없다는 점에서 중고품이라 보기 보다는 WASTE 또는 SCRAP으로 보아야 한다.

한편, 한-페루 FTA 제2.3조 에서는 중고품에 대한 정의를 별도로 규정하고 있는 바, 중고품이란 HS의 호 또는 소호에 그렇게 적시된 것과, 사용된 후에 그 본래의 특성 또는 규격을 복구하거나 새 것이었을 때 지녔던 기능을 복구하는 과정을 거쳐 재건, 수리, 재생, 재제조된 것 또는 그 밖의 모든 유사한 상품을 포함한다라고 규정하고 있다.

이하에서 언급되는 중고품의 범주에는 사용된 물품 중 본래의 목적에 따

2) 품목분류표상 예술품과 골동품은 제97류에 별도로 분류하고 있다.

라 사용 가능한 물품과 사용된 물품에 재건, 수리, 재생 또는 재제조 등의 행위를 가한 물품이 해당되나, 본래의 목적으로 사용할 수 없는 WASTE 및 SCRAP, 그리고 본래의 목적으로 사용가능한 물품이라 하더라도 희소성 등의 측면에서 가치가 있는 물품인 골동품 및 예술품은 제외된다.

(2) 재제조(Remufacturing, 再製造)의 개념정의

1) 재제조(Remufacturing)

“재제조(再製造)”란 「자원의 절약과 재활용촉진에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 재활용가능자원을 「폐기물관리법」 제2조제7호에 따른 재사용·재생이용할 수 있는 상태로 만드는 활동 중에서 분해·세척·검사·보수·조정·제조립 등 일련의 과정을 거쳐 원래의 성능을 유지할 수 있는 상태로 만드는 것을 말한다.<sup>3)</sup> 상기의 법률 정의뿐만 아니라 미국 통상위원회에서는 재제조를 “산업적 과정을 통하여 사용기간이 만료된 제품을 신제품과 유사 또는 더 나은 상태로 복원하는 것”으로 정의하고 있다.<sup>4)</sup>



<그림 2-1> 재제조, 재활용 및 재이용의 차이

자료 : 산업자원부(2005.04), “再제조(remanufacturing)산업 현황 및 활성화방안”

3) 환경친화적 산업구조로의 전환촉진에 관한 법률 제2조 정의

4) United States International Trade Commission, Remanufactured Goods: An Overview of the U.S. and Global Industries, Markets, and Trade, 2012 p. xvi

## 2) 대상 제품 및 유형

세계적으로 약 50여개의 품목이 재제조되고 있으며 주요품목은 자동차 부품(교류발전기, 스타트모터, 자동변속기 등), 토너/잉크카트리지, 복사기, 인쇄기, 일회용카메라 등이며 미국의 경우 탱크, 항공기 등 군수산업에도 재제조를 추진하고 있다.

현재 우리나라의 경우 재제조물품과 관련하여 재제조의 대상물품, 요건 및 기준 그리고 품질인증 등의 내용은 『환경친화적 산업구조로의 전환촉진에 관한 법률』에서 규정하고 있으며 동 법률상에서 재제조의 대상 제품은 대통령령으로 정하는 요건 및 기준에 해당하는 제품 또는 부품 중에서 산업통상자원부장관과 환경부장관이 공동으로 정하여 고시하고 있으며<sup>5)</sup> 대상 제품은 <표 2-7>과 같다.

<표 2-7> 재제조 대상제품 (2014.2.28 기준)

종류	대상제품
자동차 부품	교류발전기, 시동전동기, 등속조인트, 에어컨컴프레서, 클러치커버, 터보차저, 디젤 인젝터, 로어 콘트롤 암, 브레이크 캘리퍼, 속 업소버, 자동변속기, 기계식 연료분사 펌프, 커먼레일 연료 펌프, 팬 클러치, 컴비네이션 램프, 상용차용 교류발전기, 상용차용 시동전동기, 상용차용 자동변속기, 상용차용 에어컨컴프레서
전기·전자제품 및 부품	정수기용 솔레노이드 밸브, 정수기용 스텝핑 모터, 정수기용 동기모터, 공기청정기용 파티클 센서, 공기청정기용 BLDC-모터, 비데용 댐퍼, 비데용 건조팬, 비데용 에어펌프, 유로전환밸브

자료 : 산업통상자원부 고시 제2014-31호, 환경부 고시 제2014-25호

재제조는 재제조업체와 원제조업체의 관계에 따라 독립재제조(Independent remanufacturing), 위탁재제조(OEM remanufacturing) 그리고 통합재제조(Integrated remanufacturing) 등 3가지로 분류된다(강홍윤·김영춘·이일석, 2012, p.5).

5) 환경친화적 산업구조로의 전환촉진에 관한 법률 제23조 제1항.

## 2. 중고품의 FTA활용현황 및 문제점

### (1) 중고품의 수출현황

현재 HS 품목분류표상 제4012.20호(중고 타이어), 제6309.00호(사용하던 의류 및 기타 사용하던 제품) 및 제8701호 내지 제8704호에 분류되는 중고 차량, 2014년 신규로 신설된 제8427호(지게차), 제8429호의 셔블로더(Shovel loader)와 엑스커베이터(Excavator)를 제외하고 대부분의 경우 신 품과 중고품을 구분하지 아니하고 동일한 HS CODE를 부여하고 있다.

따라서, 상기의 중고품을 제외하고는 중고품의 정확한 수출자료를 파악하는 것에 어려움이 있다.<sup>6)</sup>

<표 2-8> 1992-2012년 중고차 수출현황 (단위 : 대, %)

구분	승용차		승합차		화물·특수		합계 ( 대 )
1992년	1,989	62.60%	1,121	35.30%	67	2.10%	3,177
1993년	8,596	77.10%	2,350	21.10%	202	1.80%	11,148
1994년	5,574	33.50%	7,178	43.20%	3,881	23.30%	16,633
1995년	6,256	29.30%	6,056	28.40%	9,045	42.40%	21,357
1996년	2,789	30.60%	2,751	30.20%	3,569	39.20%	9,109
1997년	11,997	33.60%	7,670	21.50%	16,065	45.00%	35,732
1998년	48,415	55.10%	13,361	15.20%	26,058	29.70%	87,834
1999년	51,251	62.90%	13,131	16.10%	17,130	21.00%	81,512
2000년	50,037	56.40%	19,989	22.50%	18,629	21.00%	88,655
2001년	50,250	45.60%	33,060	30.00%	26,867	24.40%	110,177
2002년	55,568	45.90%	27,389	22.60%	38,142	31.50%	121,099
2003년	81,614	50.10%	27,520	16.90%	53,925	33.10%	163,059
2004년	174,971	63.90%	37,354	13.60%	61,553	22.50%	273,878
2005년	90,500	53.40%	29,710	17.50%	49,324	29.10%	169,534
2006년	93,449	57.90%	25,258	15.60%	42,821	26.50%	161,528
2007년	109,868	62.30%	26,262	14.90%	40,260	22.80%	176,390
2008년	149,634	64.90%	23,897	10.40%	57,086	24.80%	230,617
2009년	153,716	65.10%	25,896	11.00%	56,586	24.00%	236,198
2010년	129,237	60.40%	29,731	13.90%	54,947	25.70%	213,915
2011년	148,454	59.80%	30,899	12.40%	68,922	27.80%	248,275
2012년	212,577	68.20%	29,925	9.60%	69,021	22.20%	311,523

자료 : 한국중고자동차수출조합

6) 일부 중고제품의 경우 수입국가의 중고품에 대한 수입규제문제로 인해 해외바이어의 요청으로 수출통관시 신고서에 기재되는 품명이 중고물품으로 기재되지않고 수출되는 경우가 있으며, 이러한 경우 정확한 수출통계자료를 파악하기가 곤란할 수가 있다.

<표 2-8>은 1992년부터 2012년까지 중고차의 수출현황을 나타낸 것으로 2012년 기준으로 거의 100배 가량 수출이 증가된 것으로 확인된다.

<표 2-9> 2012/2013년 차급별 중고차 수출통계(관세청 통관기준)

(단위 : 천불/대수)

차군	연료	HS 코드	그레이드	2012년		2013년	
				금액	수량	금액	수량
트랙터	디젤	8701 20 2000	세미트레일러 견인	8,129	439	6,108	235
		8701 90 1020	트레일러견인용	8,998	482	5,060	216
승용	가솔린	8703 21 8000	1000CC미만	76,225	27,386	89,780	35,229
		8703 22 8000	1000~1500CC	277,249	84,836	208,738	71,661
		8703 23 1020	1500~2000CC	515,672	94,899	352,675	62,875
		8703 23 9020	2000~3000CC	145,573	16,958	54,873	7,709
		8703 24 1020	3000~4000CC	7,961	869	8,200	952
		8703 24 9020	4000CC 초과	14,273	994	14,550	1,219
	디젤	8703 31 8000	1500CC미만	136	31	231	66
		8703 32 1020	1500~2000CC	96,496	11,508	105,265	12,051
		8703 32 9020	2000~2500CC	160,817	28,950	95,153	18,696
		8703 33 8000	2500CC 초과	57,322	9,961	23,733	5,973
승합	디젤	8702 10 1020	15인승 이하	129,120	16,789	127,211	16,573
		8702 10 2020	16~35인승	16,188	1,620	17,770	1,800
		8702 10 3020	36인승 이상	35,026	2,488	31,256	1,941
	기타	8702 90 1020	15인승 이하	2,093	228	1,148	90
		8702 90 2020	16~35인승	800	53	1,815	96
		8702 90 3020	36인승 이상	14,325	1,579	3,824	272
화물	디젤	8704 21 1020	5톤이하 일반화물	322,948	63,810	289,725	66,789
		8704 22 1012	6~10톤 일반화물	16,601	1,171	22,019	807
		8704 22 1092	11~20톤 일반화물	53,015	3,105	26,796	1,149
		8704 23 1020	20톤초과 일반화물	19,854	943	20,344	870
	가솔린	8704 31 1020	5톤이하 일반화물	1,491	368	5,657	1,499
		8704 32 1020	5톤초과 일반화물	350	23	32	8
	기타	8704 90 1020	기타 일반화물	22,334	4,903	570	148
합 계				2,002,996	374,393	1,512,533	308,924

자료 : 한국중고자동차수출조합

<표 2-9>은 중고차량(제8701호 내지 제8704호)의 차급별 수출통계자료를

나타낸 것으로 승용차의 경우 1000~2000cc 사이의 가솔린차량, 승합차의 경우 15인승 이하의 디젤차량, 화물차의 경우 5톤이하의 디젤차량이 주로 많이 수출되는 품목임을 확인할 수가 있다.

주요 중고차량 수출국가는 중동(리비아, 요르단)과 아프리카(가나), 그리고 동남아(캄보디아, 필리핀, 베트남, 미얀마)지역이며, 2013년의 경우 작년(2012년)대비하여 수출금액과 수량이 줄어든 것으로 확인된다.

**<표 2-10> 2012/2013년 중고차 주요수출국가**

관세청 신고일 기준 / 수량 5,000대 이상(2013년 기준)

국가명	2012년		2013년	
	금액(천불)	수량(대수)	금액(천불)	수량(대수)
가나	40,140	14,740	35,363	13,176
도미니카 공화국	4,107	1,121	26,899	6,759
러시아 연방	599,914	44,056	273,969	16,065
리비아	353,074	89,299	306,225	88,815
몽골	68,057	20,390	52,381	15,549
미얀마	26,972	2,354	34,524	5,205
베트남	58,981	4,804	63,996	5,949
예멘	9,974	3,522	20,219	7,543
요르단	447,028	105,903	301,088	63,536
칠레	55,688	12,209	59,088	12,657
캄보디아	72,351	11,528	59,994	9,982
키르기스	30,277	12,497	27,102	13,993
필리핀	43,235	9,124	43,214	7,119
기타 국가	191,844	42,899	200,057	40,625
<b>합 계</b>	<b>2,001,642</b>	<b>374,446</b>	<b>1,504,119</b>	<b>306,973</b>

자료 : 한국중고자동차수출조합

중고 공기타이어(HS 4012.20)의 경우 주로 승용자동차용의 것이 수출이 많이 되며, 최근 3년간의 통계자료에서 볼 수 있듯이 수출금액도 증가추세를 보이고 있으며, 주요 수출국가로는 미국과 중남미 지역으로 확인된다.

<표 2-11> 중고 공기타이어(HS 4012.20) 수출통계

단위 : 천불(USD1,000), 톤(TON)

품목명	HS코드	2011		2012		2013	
		수출중량	수출금액	수출중량	수출금액	수출중량	수출금액
승용자동차용의 것(스테이션왜건과 경주자동차용의 것을 포함한다)	4012 20 9010	5,805	3,635	8,995	6,969	11,058	7,734
버스용 또는 화물차용의 것	4012 20 9020	2,109	1,700	2,864	2,768	2,275	2,465
기타	4012 20 9090	2,736	1,806	4,942	2,453	4,261	1,904
항공기용의 것	4012 20 1000	1	8	3	9	4	27

자료 : 관세청 수출입무역통계

<표 2-12> 2013년 중고 공기타이어 주요 수출국가통계 (20만불 이상)

단위 : 천불(USD1,000), 톤(TON)

품목명	HS코드	국가명	수출중량	수출금액
승용자동차용의 것(스테이션왜건과 경주 자동차용의 것을 포함한다)	4012 20 9010	미국	3,561	3,135
		과테말라	1,488	810
		온두라스	1,370	598
		몽골	651	431
		엘살바도르	523	395
		푸에르토리코	405	324
		필리핀	653	266
		도미니카 공화국	330	223
버스용 또는 화물차용의 것	4012 20 9020	말레이시아	451	691
		과테말라	592	423
		멕시코	177	330
		미국	262	272
기타	4012 20 9090	과테말라	2,103	852
		미국	1,248	498

자료 : 관세청 수출입무역통계

## (2) FTA활용현황 및 문제점

<표 2-13>과 <표 2-14>은 중고차(승용·가솔린)와 중고 공기타이어의 2013년 FTA 협정체결국가로의 전체 수출통계자료를 나타낸 것으로 FTA 체결국가로의 수출통계자료는 추출이 가능하지만 실제 수출업체들이 이들 국가로 수출진행시 해당품목을 FTA 특혜관세를 적용받기 위해 활용 하고 있는지 여부는 파악하기 쉽지 않다. 또한 일부품목(중고타이어, 중고의류 등)을 제외하고는 중고물품이 HS 품목분류표상 신품과 같이 분류되기에 정확한 통계자료를 구하는데 한계가 있으며, 원산지증명방식이 FTA 협정 별로 상이하여 한-EU, 한-미 FTA 등 자율발급방식의 경우 업체 스스로가 원산지증명서를 발급하기에 실제 활용현황을 파악하는데 어려움이 있다.

실제 본 연구를 진행하면서 관세청 통계프로그램을 통해 중고타이어(HS 4012.20)와 중고차량(HS 8703.22-8000)<sup>7)</sup>을 대상으로 직전 3년간 (2011-2013년)의 기관발급 원산지증명서 발급실적을 조회한 결과 발급실적이 전 무한 것으로 확인을 하였다.

이러한 결과는 기본세율과 FTA 협정세율간의 세율차가 없거나 애초 민감품목으로서 양허제외품목으로 지정되어 실제 활용상의 실익이 없는 이유, 그리고 비록 세율차가 있지만 수입자의 요청이 없는 이유 등에 기인된다고 볼 수 있다. 그러나 무엇보다도 중요한 이유는 FTA 특혜관세 혜택을 얻기 위해서는 해당물품의 원산지가 국내산임을 입증할 수 있는 원산지 증빙자료(BOM 등)의 제시 등이 필요하지만 중고물품의 경우 원제조업체가 아닌 이상 입증상의 어려움으로 인해 현실적으로 특혜관세 활용이 힘든 연유에서 비롯된다고 사료된다. 따라서 중고물품의 FTA 특혜관세 활용을 위해서는 원제조업체의 협력이 필요하며 이러한 부분을 제도화할 방안이 마련되어야 할 것이다. 아울러 중고물품의 경우 실무적으로 활용이 힘든

7) HS 8703.22-8000은 1000-1500CC 등급의 승용 가솔린 차량으로서 2013년기준 중고차량 중 가장 많이 수출된 품목군 임.

현실상황을 고려하여 신제품과 달리 원산지규정을 좀 더 용이하게 규정할 필요성이 있다.

<표 2-13> 2013년 중고차(HS 8703.22.8000) FTA 협정체결국가(전체) 수출통계

단위 : 천불(USD1,000), 톤(TON)

품명	협정	HS코드	수출중량	수출금액
승용 가솔린 1000~1500CC	아세안	8703228000	877	2,808
	칠레	8703228000	622	1,831
	싱가포르	8703228000	23	53
	페루	8703228000	10	40
	EU	8703228000	6	19
	미국	8703228000	0	0
	EFTA	8703228000	0	0
	인도	8703228000	0	0
합 계			1,538	4,751

자료 : 관세청 FTA통계정보

<표 2-14> 2013년 중고 공기타이어(HS 4012.20) FTA 협정체결국가(전체) 수출통계

단위 : 천불(USD1,000), 톤(TON)

품명	협정	HS코드	수출중량	수출금액
중고 공기타이어	미국	401220	5,075	3,918
	아세안	401220	1,432	1,310
	EU	401220	160	148
	칠레	401220	19	20
	싱가포르	401220	8	10
	인도	401220	11	6
	EFTA, 페루	401220	0	0
합 계			6,705	5,412

자료 : 관세청 FTA통계정보

### 3. 재제조물품의 FTA활용현황 및 문제점

#### (1) 주요국의 재제조산업 현황

##### 1) 미 국

100여년의 이르는 재제조 역사를 가진 미국의 경우, 역사가 오래된 만큼 재제조 대상품목도 다양하여 자동차부품 및 프린터 카트리지, 의료용품, 항공기, 군수품에 이르기까지 여러 제품군이 재제조가 이루어지고 있다.

전체 재제조 시장은 약 63.5조원으로 추정되고 있으며 이중 자동차 재제조부품산업의 비중이 72%에 이를 정도로 자동차 재제조부품 시장의 중요성이 매우 크다(양진우·최윤찬, 2013, p.55).

미국 재제조산업의 특징 중의 하나는 원제조업체가 재제조에 적극 참여하고 있다는 점이다. 자동차 부품의 경우 Ford, GM 등이 공식적으로 재제조품을 생산·판매하고 있으며, Xerox는 복합기를 통합재제조하고 있으며, 토너카트리지를 위탁(OEM)재제조하고 있다. 이와 같은 원제조업체의 재제조 참여가 소비자에게 재제조품의 품질에 대한 신뢰를 높여 준다는 긍정적인 측면을 가지고 있어 시장 가격이 신제품대비 50~75% 정도로 낮게 형성되어 있다(강홍윤·김영춘·이일석, 2012, p.9).

재제조물품의 수출액은 2009년에 75억불에서 2011년 기준 117억불로 50% 이상 증가하였으며, 수입의 경우 같은기간에 63억불에서 103억불로 64% 증가를 보였으며, 재제조물품 수출액의 거의 40%가 FTA partners(캐나다, 멕시코 등)국가로 수출되었다.<sup>8)</sup>

##### 2) 유 럽

---

8) United States International Trade Commission, Remanufactured Goods: An Overview of the U.S. and Global Industries, Markets, and Trade, 2012 pp. xviii-xx.

유럽은 세계 2위의 자동차 재제조부품시장으로 2010년 기준 11조 2,000억 원의 시장을 형성하고 있으며 특히 영국의 경우 유럽에서 재제조산업이 가장 먼저 활성화된 국가로 1940년대부터 자동차부품의 재제조가 시작되어 현재 자동차 재제조부품 시장은 2009년 기준 약 2억 6,300만 파운드(5천억 원)로 영국 전체 재제조시장의 23.7%를 차지하고 있는 것으로 조사되었고, 이외에도 독일은 Volkswagen, Bosch 등의 자동차 제작사 및 자동차부품 회사를 중심으로 재제조 산업이 활성화되어 있다(양진우·최윤찬, 2013, p.56).

유럽 재제조산업의 경우 재제조산업 활성화를 위한 제도적인 여건이 잘 마련되어 있으며 그 대표적인 예로 BER(Block Exemption Regulation) 제도를 들 수 있다. 이 제도는 수리 및 유지 보수 서비스 시장에서 효과적인 경쟁을 위해 자동차 제조업체는 관련된 모든 독립적인 사업자(Independent operator)에게 수리 및 자동차의 유지 보수에 필요한 소프트웨어와 교육을 포함하여 모든 기술정보 등의 액세스 권한을 가질 수 있도록 해야 한다고 규정하고 있다.<sup>9)</sup> 자동차 부품의 경우도 미국과 마찬가지로 대형 완성차업체들이 자동차 부품 재제조에 적극 참여하고 있으며, Daimler Benz, BMW, Daimler Chrysler 등은 자사의 재제조 프로그램을 통해 150여개의 자동차 부품을 재제조하고 있는 것으로 나타났다(강홍윤·김영춘·이일석, 2012, p.9. 재인용).

### 3) 일본

일본의 경우 재제조 시장규모가 미국과 유럽에 비해 상대적으로 소규모이지만 2005년 자동차 재활용법발효 및 각종 제도가 제정.시행되면서 점차 증가하는 추세이다. 자동차부품의 경우 약 1,100여개 업체에서 재제조품을

9) Commission Regulation (EC) No 1400/2002 of 31 July 2002 on the application of Article 81(3) of the Treaty to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle sector

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32002R1400>

생산하고 있으며, 특히 주요 완성차 업체(Toyota, Honda, Nissan 등)의 경우 자사의 순정품 유통망을 적극 활용하여 재제조시장에 참여하고 있으며 도요타의 경우 재제조 제품을 순정품과 동일하게 품질 보증을 진행하고 있다.

#### 4) 중 국

중국은 최근 재제조산업 육성을 위한 정책 지원이 확대되면서, 새로운 거대 재제조 시장으로 급부상하고 있다. 특히, 재제조산업 육성을 위한 근거법인 「순환경제촉진법」을 2008년 8월 제정하여 재제조 지원을 위한 국가의 역할, 재제조제품의 품질기준, 재제조제품 표시 및 양벌규정 등을 법 조항에 명시하였다. 중국 정부는 법제정뿐만 아니라 다양한 정책을 수립하여 재제조산업 육성에 적극적으로 개입하고 있다(강홍윤·김영춘·이일석, 2012, p.11).

중국에서는 재제조가 일부 자동차부품을 중심으로 이루어지고 있으며, 산업규모는 약 3,300억원 정도로 추정되고 있다, 최근 재제조산업의 육성정책 변화, 건설기계 관련 재제조시장 확장 등을 고려하면 중국 재제조산업의 규모가 약 6조 7,000억원에 이를 것으로 예상되고 있다(양진우·최윤찬, 2013, p.59).

#### 5) 국내 재제조산업 현황

우리나라의 재제조산업은 시장규모가 0.75조원으로 미국, 유럽 등에 비해 매우 작고 재제조 대상도 자동차부품(0.61조원)과 토너카트리지(0.11조원)에 국한되어 있는 실정이다. 재제조 업체 현황을 살펴보면 전국적으로 재제조 업체가 1,600여개로 파악되나 일부 업체를 제외하면 상대적으로 품질이 낮은 재제조품을 생산하는 소규모 업체가 대부분이다(강홍윤·김영춘·이일석, 2012, p.11).

재제조산업에 대한 소비자의 인식이 아직 부족하고 재제조 제품 등의 유통에 어려움이 있으며 대부분의 업체가 사업규모가 영세한 소규모 업체 수준으로 기술력이 부족하여 품질요건 등을 만족하기가 쉽지 않은 현실이다.

또한 미국, 유럽, 일본 등과 달리 국내완성차업체들이 재제조에 적극 참여하지 않아 품질보증과 소비자의 신뢰도 등에 한계점이 있다. 그러나, 국내 차량 등록대수 및 노후차량의 증가 그리고 중고자동차의 해외수출 증가에 따른 A/S부품 수요증가 등 재제조 산업이 형성될 수 있는 기반은 조성되고 있다.

<표 2-15> 주요국가의 재제조산업(자동차부품·토너카트리지) 시장규모 비교(2010)

구분	미 국	유 럽	일 본	한 국
총 재제조 시장규모	63.5조원	21.2조원	1.4조원	0.75조원
- 자동차부품	52.0조원	11.2조원	1.0조원	0.61조원
- 토너카트리지	3.0조원	1.8조원	0.4조원	0.11조원
업체수	73,000여개	24,300여개	1,500여개	1,600여개
고용인원	48만명	16만명	1.8만명	1.1만명
재제조품 가격대 (신제품대비)	50~75%	50~85%	50~70%	30~60%

자료 : 강홍윤, 김영춘, 이일석(2012), “국내외 재제조산업의 현황 및 발전 과제”, 자원리사이클링 제21권 제4호, p.8.

## (2) FTA활용현황 및 문제점

재제조물품의 경우 또한 HS 품목분류표상의 특정한 호에 계기된 것이 아니라 신품과 동일한 호에 분류됨에 따라 해당품목의 수출입 현황 및 FTA 체결국가로의 수출실적 등 통계데이터 수집에 있어서 한계가 있다.

<표 2-16>는 2010년 재제조 관련 협회(한국자동차부품재제조협회, 한국

프린터&카트리지재제조협회)의 조사를 바탕으로 분석한 국내 재제조 업계의 고용인원 분포를 나타낸 것이다. 1,600여개의 재제조 업체 중 상시 근로자가 50인 미만인 업체가 99%에 달하며, 5인 미만 업체도 60%를 넘어서는 것으로 나타나 대부분의 재제조 업체들이 소규모 영세업체인 것으로 조사되었다. 또한 300여개의 자동차부품 재제조 업체의 90% 이상이 연매출 1.5억원 미만이며, 절반 이상이 재제조품뿐만 아니라 신제품과 중고품을 동시에 판매하고 있는 것으로 조사되었다. 국내 자동차 재제조부품 시장의 규모는 2010년 기준 연간 6,100억원 내외로 추정되고 있으며 전국적으로 1,346여개 업체가 운영 중인 것으로 추정되고 있다. 그러나 5인 미만의 소규모 영세업체가 대부분인 것으로 파악되고 있다(강홍윤·김영춘·이일석, 2012, pp.11-12).

<표 2-16> 국내재제조산업의 고용인원별 업체분포

(단위 : 개소)

구분	5인 미만	5인~10인	10인~50인	5인~100인	100인 이상	합계
자동차부품	956	234	155	1	-	1,346
토너카트리지	2	89	154	3	2	250
합계	958	323	309	4	2	1,596

자료 : 강홍윤, 김영춘, 이일석(2012), “국내외 재제조산업의 현황 및 발전 과제”, 자원리사이클링 제21권 제4호, p.12.

실제 본 연구를 진행하는 과정에서 사단법인 한국자동차부품 재제조협회의 회원사중 실제 자동차부품을 재제조하여 수출하는 업체군을 추출하여 몇군데 업체는 방문조사를 수행하였으며 그리고 일부업체군은 담당자와의 전화인터뷰를 통해 실제 수출현황 및 FTA 활용현황을 조사하였다.

주로 동남아, 남미, 중동, 러시아 등의 지역으로 직수출 및 국내 수출대행 업체를 통해 로컬수출을 진행하는 것으로 확인하였으며, 전체 재제조업체

군에서 실제 수출을 진행하는 업체수가 미미한 것으로 파악되었다.

더구나 직접 재제조를 하지는 않지만 OEM을 통해 재제조품을 공급받아 유통하는 일부 대기업들조차도 수출보다는 내수시장에 주력하고 있음을 확인하였고, 이러한 이유가 재제조의 원재료라고 할 수 있는 코어(사용후 중고제품)가 자원으로 인식되면서 중동 등의 국가로 많이 판매되어 국내에 코어의 부족현상이 더욱 심화되었고 이로 인해 국내 재제조업체들이 수출보다는 내수시장에 더 주력하는 환경에 기인한다고 볼 수 있다.

요컨대 재제조업체의 영세성과 수출관련 전문인력의 부족, 그리고 무엇보다 재제조의 원재료가 되는 코어의 부족으로 인해 실제 재제조업체들의 수출활용률이 낮다는 것으로 파악되었다.

국내 자동차가 세계 각국으로 수출됨에 따라 A/S 부품으로서 재제조물품의 수요가 점차 증대할 것으로 예상되며 미국, EU 등 해외선진국의 재제조물품 수출이 점차 증가하고 있고 중국, 인도 등의 지역에서도 재제조 제품에 대한 관심이 높아지고 있는 상황에서 국내에서도 재제조 산업을 보호 육성하고 수출 강화를 위한 정책 마련이 필요한 실정이다. 따라서 이를 위해서는 원제조사가 재제조에 적극 참여하도록 유도하고 앞서 언급한 유럽의 BER(Block Exemption Regulation)제도처럼 원제조사가 재제조업체에게 수리, 유지보수에 필요한 기술정보를 적극적으로 제공하도록 제도화할 필요성이 있다. 아울러 재제조 전문 기술지원센터를 건립하여 영세한 국내 재제조업체들이 경쟁력을 가질수 있도록 지속적인 기술지원을 하여야 할 것이다. 그리고 무엇보다도 재제조 제품생산의 필수 원재료인 코어의 해외 유출로 인한 수급상의 불안정한 문제점을 해결하기 위해 코어의 유통센터 건립 및 재제조 산업 특화단지 조성을 추진하여 코어수거 -> 재제조물품 생산 -> 유통 -> 수출을 연계한 재제조 전과정의 시스템을 구축할 필요성이 있다.

## 제 III 장 FTA 협정상 원산지규정분석

### 제1절 중고품 및 재제조물품의 품목분류

#### 1. 중고품의 HS 품목분류

품목분류표에서는 대부분의 경우 신품과 중고품을 구분하지 아니하고 동일한 HS CODE를 부여하고 있다. 다만, HS 제4012.20호(중고 타이어), HS 제6309.00호(사용하던 의류 및 기타 사용하던 제품) 및 HS 제8701호 내지 제8704호에 분류되는 중고차량, HS 제8427호(지게차), 제8429호의 셔블로더(Shovel loader)와 엑스커베이터(Excavator)의 경우는 별도의 호 또는 소호에 분류함으로써 신품과 중고품의 해당 호를 구분하고 있다.<sup>10)</sup>

#### 2. 재제조물품의 HS 품목분류

재제조물품의 경우 HS 품목분류표상 특정한 호에 계기가 된 것이 없으며 일반적으로 신품이 분류되는 HS CODE로 분류한다.

한-미 FTA 협정문 제1.4조의 정의 부분에 재제조물품의 대상범위를 제84류(기계류), 제85류(전기기기), 제87류(자동차) 또는 제90류(광학.측정.의료기기)나 제94.02호(의료.이발용가구등)로 분류되는 상품으로 규정하고 있다.<sup>11)</sup>

10) HS 제87류에 분류되는 중고차량의 경우 중고차수출의 증가등 국제교역량의 증가 및 통계목적상 신차와 중고차를 구분관리할 필요성이 대두되면서 2007년부터 별도의 중고차 세번을 신설하였으며 HS 제8427호(지게차) 및 제8429호의 셔블로더(Shovel loader)와 엑스커베이터(Excavator) 또한 동일한 목적으로 인해 2014년에 신규로 중고품세번을 신설하였다.

11) Section B: General Definitions

ARTICLE 1.4: DEFINITIONS

For purposes of this Agreement, unless otherwise specified:

remanufactured goods means goods classified in HS Chapter 84, 85, 87, or 90, or under heading 94.02 that:

HSK	품명	기본	단락 양허	요건	Description
4012	고무로 만든 공기타이어(재생품과 중고품으로 한정한다), 고무로 만든 솔리드(solid)나 쿠션타이어, 타이어 트레드(tread), 타이어 플랩(flap)			원산지	Retreaded or used pneumatic tyres of rubber; solid or cushion tyres, tyre treads and tyre flaps, of rubber.
1	재생타이어				Retreaded tyres :
11 00 00	승용자동차용[스테이션왜건(station wagon)과 경주 자동차용을 포함한다]	8		Im Ex	Of a kind used on motor cars (including station wagons and racing cars)
12 00 00	버스용 화물자동차용	8		Im Ex	Of a kind used on buses or lorries
13 00 00	항공기용	5		Im Ex	Of a kind used on aircraft
19 00 00	기타	8		Im Ex	Other
20	중고 공기타이어				Used pneumatic tyres
10 00	항공기용	5		Im Ex	Of a kind used on aircraft
90	기타				Other
10	승용자동차용[스테이션왜건(station wagon)과 경주 자동차용을 포함한다]	8		Im Ex	Of a kind used on motor cars (including station wagons and racing cars)
20	버스용이나 화물차용의 것	8		Im Ex	Of a kind used on buses or lorries
90	기타	8		Im Ex	Other

<그림 3-1> HS 제4012.20호 중고 공기타이어 품목분류

자료 : 씨엘관세정보 <http://www.clhs.co.kr>

HSK	품명	기본	단락 양허	요건	Description
8701	트랙터(제8709호의 트랙터는 제외한다)			원산지	Tractors (other than tractors of heading 87.09).
10 00 00	보행운전형 트랙터	8		Im	Pedestrian controlled tractors
20	세미트레일러(semi-trailer) 견인용 도로주행식 트랙터				Road tractors for semi-trailers
10 00	신차	8		Im Ex	New
20 00	중고차	8		Im Ex	Used
30 00 00	무한궤도식 트랙터	8	0	Im Ex	Track-laying tractors
90	기타				Other
10	트레일러 견인용의 도로주행식 트랙터				Road tractors for trailers
10	신차	8		Im Ex	New
20	중고차	8		Im Ex	Used
9	기타				Other
91	농업용 트랙터				Agricultural tractors
10	50마력 미만인 것	8	0	Im Ex	Of less than 50HP
90	기타	8	0	Im Ex	Other
99 00	기타	8		Im Ex	Other

<그림 3-2> HS 제8701호 트랙터의 신차 및 중고차 품목분류

자료 : 씨엘관세정보 <http://www.clhs.co.kr>

## 제2절 원산지규정분석

### 1. 중고품관련 원산지규정분석

이하에서는 품목분류표에서 중고품으로 별도로 분류된 물품 중 중고 타이어(HS 제4012.20호)의 FTA 협정별 원산지규정을 검토함으로써 여타 중고품의 원산지결정기준의 해석에 대한 근거를 제시하고자 한다.

<표 3-1> 중고타이어(HS 4012.20) FTA협정별 원산지결정기준

국가 Country	품목번호 HS	분류 Division	품목명 Item	원산지기준 Preference Criterion
싱가포르	401220	1	중고 공기타이어 Used pneumatic tyres	다른 호에 해당하는 재료(제4011호의 것은 제외한다)로부터 생산된 것 A change to subheading 4012.20 through 4012.90 from any other heading except from 40.11.
페루	401220	1	중고 공기타이어 Used pneumatic tyres	다른 호에 해당하는 물품에서 변경된 것 A change from any other heading.
EU	401220	1	중고 공기타이어 Used pneumatic tyres	모든 호(그 제품의 호는 제외한다)에 해당하는 재료로부터 생산된 것 Manufacture from materials of any heading, except that of the product
칠레	401220	1	중고 공기타이어 Used pneumatic tyres	다른 호에 해당하는 재료로부터 생산된 것 A change to heading 40.02 through 40.17 from any other heading.
인도	401220	1	중고 공기타이어 Used pneumatic tyres	다른 호에 해당하는 재료로부터 생산된 것. 다만, 35% 이상의 역내 부가가치가 발생한 것에 한정한다. A change to subheading from any other subheading, provided that there is a regional value content of not less than 35 percent.
아세안	401220	1	중고 공기타이어 Used pneumatic tyres	다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것에 한정한다. 1. 다른 호에 해당하는 재료로부터 생산된 것 2. 40% 이상의 역내 부가가치가 발생한 것 Change to heading from any other heading or A regional value content of not less than 40 percent of the FOB value of the good
EFTA	401220	1	중고 공기타이어 Used pneumatic tyres	다른 호에 해당하는 재료(제4011호의 것은 제외한다)로부터 생산된 것 Manufacture from materials of any other heading, except from headings 4011
터키	401220	1	중고 공기타이어 Used pneumatic tyres	모든 호(그 제품의 호는 제외한다)에 해당하는 재료로부터 생산된 것 Manufacture from materials of any heading, except that of the product
미국	401220	1	중고 공기타이어 Used pneumatic tyres	다른 호에 해당하는 물품에서 제4007호 내지 제4017호에 해당하는 물품으로 변경된 것 A change to heading 40.07 through 40.17 from any other heading.

자료 : 관세청 FTA포털 <http://www.customs.go.kr>

(1) 한-싱가포르 및 한-EFTA FTA 협정에 대한 검토

한-싱가포르, 한-EU 및 한-EFTA 협정에서는 HS 제4012호(중고 타이어)의 원산지결정기준에 대해 “다른 호에 해당하는 물품(제4011호를 제외한다)으로부터 제4012호로 변경된 것”이라고 규정하고 있다. 즉, 4단위 세번변경을 기준으로 하되 제4011호(신품 타이어)로부터 제4012호(중고 타이어)로의 변경은 인정하지 않고 있다.

(2) 한-EU 및 한-터키 FTA 협정에 대한 검토

한-EU 및 한-터키 FTA 협정에서는 HS 제4012호(중고 타이어)의 원산지결정기준에 대해 “모든 호(그 제품의 호는 제외한다)에 해당하는 재료로부터 생산된 것”이라고 규정하고 있다. 즉, 4단위 세번변경을 기준으로 하되 제4012호내에서 세번변경이 이루어진 것은 인정하지 않고 있다.

(3) 한-미, 한-칠레 FTA 협정에 대한 검토

한-미, 한-칠레 FTA 협정에서는 HS 제4012호(중고 타이어)의 원산지결정기준에 대해 “다른 호에 해당하는 물품으로부터 제4012호로 변경된 것”이라고 규정하고 있으며, 제4011호에 대한 제외 규정을 두고 있지 않다.

따라서 일견 제4011호(신품 타이어)에서 제4012호(중고 타이어)로의 변경이 세번변경기준을 충족하는 것으로 보일 수 있으나, 세번변경기준이 충분가공원칙(실질적 변형원칙) 중 한 기준이라는 점을 상기한다면 신품에서 중고로의 변경이 세번변경기준을 충족시킬 수 없음을 알 수 있다. 쉽게 설명하면, 신품 타이어(4011)에서 중고 타이어(4012)로의 변경은 사용자에 의한 사용행위 또는 시간의 흐름에 의해 이루어진 것이지 FTA 협정에서 요구하는 어떤 제조, 가공 행위에 의해서 이루어진 것이 아니기 때문에 세번변경기준을 충족한다고 볼 수 없다.

요컨대, FTA 협정문에서 품목별 원산지결정기준으로 4단위 세번변경만 규정하고 제4011호에 대한 제외를 규정하지 않았다 할 지라도, 제4011호에서 제4012호로의 변경에는 제조, 가공 행위가 존재하지 않기 때문에 세번변경 기준을 충족한다고 볼 수 없다. 다만, 중고 타이어에 재건, 수리, 재생 또는 재제조 등의 행위를 가한 경우라면, 그리고 이러한 행위가 FTA협정에서 규정하고 있는 불인정공정에 해당하지 아니한다면, 세번변경기준의 충족 여부에 대한 검토가 필요하다.

또한, 제4011호(신품 타이어)가 세번변경기준을 충족하여 원산지가 역내산으로 판정된 경우 신품의 원산지 지위가 제4012호(중고 타이어)의 원산지 지위로 그대로 승계될 수 있는지에 대한 여부도 검토가 필요하다.

#### (4) 한-아세안 FTA 협정에 대한 검토

한-아세안 FTA 협정에서는 HS 제4011호(신품 타이어)의 원산지결정기준에 대해 “다른 호에 해당하는 물품으로부터 제4011호에 해당하는 물품으로 변경된 것, 다만 역내가치포함비율이 상품의 FOB가격의 55% 이상인 것에 한한다”라고 규정하고 있는 반면, HS 제4012호(중고 타이어)의 원산지결정기준에 대해서는 “다른 호에 해당하는 물품으로부터 제4012호에 해당하는 물품으로 변경된 것 또는 역내가치포함비율이 상품의 FOB가격의 40% 이상인 것”이라고 규정하고 있다.

여기에서 흥미로운 점은 다른 FTA 협정들과는 달리 HS 제4011호(신품 타이어)에 대한 원산지결정기준과 HS 제4012호(중고 타이어)의 원산지결정기준을 서로 다르게 규정하고 있다는 점이다. 이를 다른 관점에서 보면, 중고품도 그 자체로서 원산지판정의 대상이 될 수 있는 자격을 부여했다는 의미를 갖는다.

한편, 제4012호(중고 타이어)의 원산지결정기준을 살펴보면, 4단위 세번변경이 이루어진 것 또는 역내가치포함비율이 40% 이상인 것 중 적어도 하나를 충족하면 역내산 판정을 받을 수 있다. 이 중 4단위 세번변경기준에

대해서는 상기 (3) 한-미, 한-칠레 FTA 협정 검토에서 언급한 내용으로 같음하고, 부가가치기준과 관련해서는 다음의 사항을 검토하고자 한다.

중고품에 대한 역내가치포함비율을 계산하기 위해서는 중고품에 대한 판매가격(FOB)과 해당 원재료의 가치를 알아야 하는데, 만약 중고품을 판매하는 자가 실제 원제조업체가 아닌 경우 완제품을 구성하는 원재료내역 및 각 구성 원재료의 원산지과 구매단가를 알아내는 것에 어려움이 있으며 이러한 이유로 인해 중고품의 경우 부가가치기준을 적용한다는 것에 현실적인 한계가 있다고 볼 수 있다.

실제 <표 3-3>에서 제시한 NAFTA의 사례에서도 볼 수 있듯이 원산지 증명서의 판정을 입증할 수 있는 근거서류(원재료내역서 및 원가관련자료 등)를 제시 못할 경우 협정세율이 배제 될 수가 있다.

다만, 상기 (3) 한-미, 한-칠레 FTA 협정 검토에서 언급했듯이 중고 타이어에 재건, 수리, 재생 또는 재제조 등의 행위를 가한 경우라면, 그리고 이러한 행위가 불인정공정에 해당하지 아니한다면, 부가가치기준의 충족 여부에 대한 검토가 필요하다.

또한, 제4011호(신품 타이어)가 부가가치기준을 충족하여 원산지가 역내산으로 판정된 경우 신품의 원산지 지위가 제4012호(중고 타이어)의 원산지 지위로 그대로 승계될 수 있는지에 대한 여부는 검토도 필요하다.

**<표 3-2> EU의 중고타이어 협정세율 불인정사례**

<p>해당협정 : EC- 루마니아 협정 / 수입국가 : 루마니아 / 해당물품 : 중고타이어</p>
<p>독일 및 이탈리아로부터 수입된 중고타이어와 관련하여 수입업자들이 제출한 원산지증명서를 서류심사와 검증과정에서 의심스러운 점이 제기되어 여러물품에 대해 루마니아세관에서 원산지사후검증 절차를 밟음. 루마니아 세관은 원산지 검증을 위해 독일과 이탈리아 세관에 확인요청을 하였으며, 원산지표시가 적절하지 않음을 최종적으로 확인하고 EC-루마니아 협정상 특혜관세를 불인정함.</p>

자료 : 김영귀외(2013),“기업 부담완화를 위한 해외국가들의 원산지 사후 검증 사례연구”,대외경제정책연구원, pp.154-155.

<표 3-3> NAFTA 중고자동차 협정세율 불인정사례

<p>Facts</p> <p>Conditions for Making NAFTA Claims</p> <p>CITT Veers Off Course</p> <p>NAFTA Certificate Provides No Immunity</p>
<p>[ FTA 협정 세율 불인정 사례 ]</p> <p>CITT(Canadian International Trade Tribunal :캐나다 국제무역재판소)에서 수입자의 청구를 기각하고 캐나다 세관의 입장을 지지한 사례</p> <p>: 미국으로부터 캐나다로 수입된 중고자동차(레크레이션용 차량)에 대해 수입자는 최초 수입시 수출자로부터 원산지증명서를 징구하여 세관에 신고진행함. 캐나다 세관에서 사후검증을 수행하면서 수출자로 하여금 원산지를 입증할 추가적인 자료를 요구하였으며, 이에 수출자는 제조자가 제공한 원산지 증명서 사본을 추가적으로 제공하였으나 제조사는 해당차량이 수출시점으로 8-9년전에 생산된 차량이기에 제공한 원산지 증명서의 입증 근거서류를 제시하지 못해 캐나다세관이 협정세율 적용을 배제함.</p>

자료 : International Trade - Canada, September 14 2007.

NAFTA Origin of Used Goods: CITT Loses Its Keys to the Motor Home

<http://www.internationallawoffice.com/newsletters>

(5) 한-인도 CEPA 협정에 대한 검토

한-인도 CEPA 협정에서는 HS 제4012호(중고 타이어)의 원산지 결정기준에 대해 “역내가치포함비율이 FOB 가격의 35% 이상이고, 상품이 그 제조에 사용된 모든 비원산지 재료가 분류된 세번에서 통일상품명 및 부호체계의 6단위 기준으로 세번변경이 이루어진 경우”라고 규정하고 있다.

당해 조항도 상기 (4) 한-아세안 FTA협정에 대한 검토에서 분석한 바와 동일하게 해석할 수 있다. 다만, 한-인도 CEPA 협정의 경우 다른 FTA와 달리 세번변경기준(CTSH : 6단위변경)과 부가가치기준을 동시에 충족시킬 것을 요구하고 있다.

(6) 한-페루 FTA 협정에 대한 검토

<표 3-4> 한-페루 FTA 협정문 중 중고품 관련 주요규정

항 목	주 요 규 정
제2.3조 관세철폐	<p>3. 양 당사국은 중고품에 대해 이 협정상 특혜관세대우를 거부할 수 있다. 이 항의 목적상, 중고품이란 HS의 호 또는 소호에 그렇게 적시된 것과, 사용된 후에 그 본래의 특성 또는 규격을 복구하거나 새 것이었을 때 지녔던 기능성을 복구하는 과정을 거쳐 재건, 수리, 재생, 재제조된 것 또는 그 밖의 모든 유사한 상품을 포함한다.주1)</p> <p>(주석1) 이 항은 HS의 제8703호에 분류된 중고차량에 적용되지 아니한다. 다만, 그러한 중고차량은 부속서 2가에 언급된 조치의 범위에 해당되지 않아야 한다. 이에 따라, 각 당사국은 그러한 중고차량에 대해 이 협정상 특혜관세대우를 부여한다</p>
부속서 2가 (내국민대우 와 수입 및 수출 제한)	<p>제2.2조(내국민대우) 및 제2.8조(수입 및 수출 제한)는 다음에 적용되지 아니한다.</p> <p>가. 중고 의류 및 신발, 중고 차량 및 중고 자동차 엔진·부품 및 교체품, 중고 타이어, 방사능원을 이용하는 중고 상품·기계 및 장비의 수입에 관련된 페루의 조치4)와 그 조치의 지속, 즉각적 갱신 또는 개정. 다만, 그 조치의 지속, 즉각적 갱신 또는 개정은 이 협정과 합치성을 감소시키지 않아야 한다. 그리고</p> <p>나. 세계무역기구의 분쟁해결기구에 의해 승인된 조치 주2)</p> <p>(주석2) 페루의 조치는 법 제28514호(중고 의류 및 신발), 법령 제843호, 긴급 법령 제079-2000호와 긴급 법령 제050-2008호(중고 차량 및 중고 자동차 엔진·부품 및 교체품), 최고 법령 제003-97-SA호(중고 타이어) 및 법 제27757호(방사능원을 이용하는 중고 상품·기계 및 장비)에 의해 이행되는 것이다.</p>

한-페루 FTA에서는 기체결된 FTA와 달리 중고품과 관련하여 협정문상에 별도의 내용을 규정하고 있다(표 3-4 참조). 협정문 제2.3조 3항에서 HS 제8703호(주로 사람을 수송할 수 있도록 설계된 승용자동차)에 분류되는 중고차량을 제외한 여타 중고품은 FTA 특혜관세를 부여를 거부할 수 있다고 규정하고 있다.<sup>12)</sup> 아울러 페루는 GATT 제20조(일반적 예외)에 따라, 국민의 안전, 환경 보호 등을 위해 일부 중고품(중고차, 타이어 등)의 수입을 제한하고 있고, 이를 협정문 부속서 2가에 명시하고 있다.<sup>13)</sup>

12) 참조로 페루-중국 FTA에서는 모든 중고품에 대해 FTA 특혜관세를 미적용하고, 페루-미국 FTA에서는 모든 중고품에 대해 FTA 특혜관세를 적용하고 있다.  
(출처 : 산업통상자원부 한.페루 FTA 상세설명자료)

13) 페루의 중고품 수입 관련 조치 및 WTO 분쟁해결기구(DSB)에 의해 승인된 조치는 내국민 대우(제2.2조) 및 수출입제한 금지(제2.8조) 의무 적용을 배제 (출처 : 산업통상자원부 한.페루 FTA 상세설명자료)

위의 내용을 근거로 종합해 볼 때 제4012호의 중고타이어의 경우 한-페루 FTA에서는 FTA 특혜관세적용에 어려움이 있다고 볼 수 있다.

상기에서 분석한 중고타이어(HS 제4012.20호)의 FTA 협정별 원산지규정내용을 요약하면 <표 3-5>와 같다.

<표 3-5> 중고타이어 FTA협정별 원산지규정분석요약

협정	원산지결정기준	원산지규정분석
한-싱가포르 한-EFTA	CIH (4단위 세번변경기준)	4단위 세번변경을 기준으로 하되 제4011호(신품타이어)로부터 제4012(중고타이어)로의 변경은 인정 안함
한-EU 한-터키	CIH (4단위 세번변경기준)	4단위 세번변경을 기준으로 하되 제4012호내에서 세번변경이 이루어진 것은 인정하지 않음
한-미 한-칠레	CIH (4단위 세번변경기준)	제4011호(신품타이어)로부터 제4012호로의 세번변경과 관련하여 제외한다는 규정은 없음. 그러나 사용행위 및 단순한 시간경과로 인해 신품이 중고품으로 변경된 경우 제조.가공행위가 존재하지않기에 세번변경기준을 충족한다고 보기 어려움. 다만, 중고타이어에 재건.수리.재생.재제조 등의 행위를 가한 경우, 이러한 행위가 FTA협정상의 불인정공정에 해당되지않는다면 세번변경기준의 충족여부에 대한 검토가 필요함.
한-아세안	CIH (4단위 세번변경기준) OR RVC 40% 이상	CTH(4단위 세번변경기준)의 경우 한-미, 한-칠레 FTA와 동일하게 해석함. 부가가치기준의 경우 중고품을 판매하는자가 실제 원제조업체가 아닌 경우 해당 완제품이 국내산물품임을 입증할자료(BOM, 원가관련자료 등)의 제시가 어렵기에 현실적으로 적용이 힘들. 다만, 중고타이어에 재건.수리.재생.재제조등의 행위를 가한 경우 이러한 행위가 FTA협정상의 불인정공정에 해당되지않는다면 부가가치기준의 충족여부에 대한 검토가 필요함.
한-인도	CISH (6단위 세번변경기준) AND RVC 35% 이상	한-아세안 FTA에서 검토한 세번변경기준 및 부가가치기준의 내용과 동일하게 해석함. 다만, 다른 FTA와 달리 세번변경기준 및 부가가치기준의 동시 충족요건을 요구함
한-페루	CIH (4단위 세번변경기준)	중고차(HS 제8703호)를 제외한 여타의 중고품에 대해 FTA 특혜관세거부로 인해 적용이 힘들

(7) 원재료 회수용으로 수집된 중고품

FTA 협정문에는 협정별로 약간씩 차이가 있으나 원재료 회수용으로 수집된 중고품은 비원산지재료 사용 여부를 불문하고 완전생산품으로 인정한다. 그런데, FTA 협정문에서 완전생산기준으로 언급된 상기의 원재료 회수용으로 수집된 중고품은 본래의 목적으로 사용이 가능하지 않은 물품, 즉 WASTE 또는 SCRAP을 의미하므로 본 연구에서 논의하고자 하는 중고품 즉, 본래의 목적으로 사용이 가능한 물품에 해당하지 않는다.

참고로, 각 FTA 협정에서 규정하고 있는 원재료 회수용으로만 적합한 중고품에 대한 내용은 <표 3-6>과 같다.

<표 3-6> 원재료 회수용으로 수집된 중고품관련 규정

협정	조항	내용
한 - 칠레	제4조 1항 (완전생산기준)	일방 또는 양 당사국의 영역내에서 수집되고 원재료 회수용으로만 적합한 중고품
한-싱가포르	제4조 1항 (완전생산기준)	일방 또는 양 당사국의 영역 안에서 수집된 중고품 , 다만, 그러한 상품은 원재료 회수용으로만 적합한 것이어야 한다
한-아세안	제3조 3항 (완전생산기준)	당사국 영역에서 수집된 물품으로서 더 이상 본래 목적을 수행할 수 없고 복원 또는 수리할 수 없으며 원재료의 부품의 처분이나 회수, 또는 재활용 목적으로만 적당한 물품
한-인도	제3조 3항 (완전생산기준)	당사국 영역에서 수집된 물품으로서 더 이상 본래 목적을 수행할 수 없고 복원 또는 수리될 수 없으며 부품 또는 원재료의 처분이나 회수, 또는 재활용 목적으로만 적당한 물품
한-EFTA	제1조 3항 (완전생산기준)	당사국에서 수집된 것으로 원래의 목적을 수행할 수 없거나 복원 또는 수리될 수 없고, 폐품으로만 적합하거나 부품 및 원재료 회수용으로만 적합한 재료
한-EU	제4조 1항 (완전생산기준)	당사자내 에서 수집된 것으로 원재료 회수용으로만 또는 폐기물 용도로만 적합한 중고 물품
한-터키	제4조 1항 (완전생산기준)	당사국 내에서 수집된 것으로 원재료 회수용으로만 또는 폐기물 용도로만 적합한 중고 물품
한-미	제6.22조 (완전생산기준)	가. 다음으로부터 얻어진 폐기물 및 부스러기 ① 어느 한 쪽 또는 양 당사국 영역에서 이루어진 제조 또는 가공공정 또는 ② 어느 한 쪽 또는 양 당사국 영역에서 수집된 중고품. 다만, 그 상품은 원재료 회수용으로만 적합한 것이어야 한다. 나. 어느 한 쪽 또는 양 당사국의 영역에서 중고상품으로부터 파생되고 어느 한 쪽 또는 양 당사국 영역에서 재제조 상품의 생산에 사용된 재생상품
한-페루	제3.2조 (완전생산기준)	대한민국 또는 페루의 영역에서 수집된 중고품 다만, 그러한 폐기물 및 부스러기는 원재료 회수용으로만 적합해야한다

## 2. 제제조물품관련 원산지규정분석

<표 3-7> 한-미 FTA 협정문 제6.1조 원산지상품 관련규정

내 용
<p>이 장에 달리 규정된 경우를 제외하고, 각 당사국은 다음의 경우 상품이 원산지 상품임을 규정한다.</p> <p>가. 전적으로 어느 한 쪽 또는 양 당사국의 영역에서 완전하게 획득되거나 생산된 상품인 경우</p> <p>나. 전적으로 어느 한 쪽 또는 양 당사국의 영역에서 생산되고,</p> <p>1) 상품의 생산에 사용된 각각의 비원산지 재료가 부속서 4-가(섬유 또는 의류 상품에 대한 품목별 원산지 규정) 또는 부속서 6-가에 명시된 적용 가능한 세번변경을 거치거나,</p> <p>2) 상품이 부속서 4-가 또는 부속서 6-가에 명시된 적용 가능한 역내가치포함비율이나 그 밖의 요건을 달리 충족시키며, 그리고, 이 장의 그 밖의 모든 적용 가능한 요건을 충족시키는 경우.</p> <p>또는</p> <p>다. 원산지 재료로만 전적으로 어느 한 쪽 또는 양 당사국의 영역에서 생산된 경우</p>

한-미 FTA 협정문 제6.1조에 원산지상품의 내용을 규정하고 있으며, 가.의 내용은 완전생산품을 의미하고, 나. 의 1), 2) 내용은 불완전생산품이지만 비원산지재료가 협정에서 규정하고 있는 세번변경기준을 충족하거나 역내가치포함비율, 가공공정기준 등을 충족하는 경우 원산지상품으로 인정을 해주고 있다. 또한 다. 의 내용은 원산지재료생산품<sup>14)</sup>을 의미한다.

한-미 FTA 협정문 제6.22조의 정의 부분에 상기 제6.1조의 원산지상품의 범위중 가. 의 완전생산품의 구체적인 내용을 규정하고 있으며, 특이한 것은 ‘카’ 항목에서 중고상품(used goods)에서 파생이 되고 협정 당사국에서 재제조 상품(remanufactured goods)의 생산에 사용된 재생상품(recovered goods)을 완전생산품의 범위에 포함을 시키고 있다는 것이다.(표 3-8참조)

14) 원산지재료재생상품은 만일 비역외산 원료 등으로 재료를 생산한 경우, 동 재료가 협정에서 정한 원산지기준을 충족하여 원산지 지위를 부여받고, 원산지 지위를 획득한 재료만으로 제품을 생산한 경우라 할 수 있으며, 이 경우 제품에 소요되는 재료 생산에 비역내산 원료가 사용되었으므로 완전생산품이 아니고, 최종 제품은 원산지재료만으로 제조되므로 불완전생산품도 아니어서 협정에 따라서 별도로 구분하고 있다.

이는 기존에 체결한 FTA 협정에서 볼 수 없었던 특이한 규정으로서 우리나라와 달리 오래전부터 재제조관련산업이 발달한 미국측에서 자국 관련 업계의 의견을 반영한 것으로 볼 수 있다.

<표 3-8> 한-미 FTA 협정문 중 재제조물품 관련 주요규정

구 분	내 용
제6.22조 정의 Article 6.22 Definitions	<p>카. 어느 한 쪽 또는 양 당사국의 영역에서 <u>중고상품</u>으로부터 파생되고 어느 한 쪽 또는 양 당사국 영역에서 <u>재제조 상품</u>의 생산에 사용된 <u>재생상품</u></p> <p>(k) <u>recovered goods</u> derived in the territory of one or both of the Parties from <u>used goods</u> and utilized in the territory of one or both of the Parties in the production of <u>remanufactured goods</u>;</p>
제6.22조 정의 Article 6.22 Definitions	<p><u>재생상품</u>이라 함은 다음의 결과로 나온 개별적인 부품 형태의 재료를 말한다.</p> <p>가. 중고 상품을 개별 부품으로 해체하고, 나. 정상적으로 작동하는 상태로 개선하기 위하여 필요한 세척·검사·테스팅 또는 그 밖의 다른 공정</p> <p><u>recovered goods</u> means materials in the form of individual parts that are the result of:</p> <p>(a) the disassembly of used goods into individual parts; and (b) cleaning, inspecting, testing, or other processes as necessary for improvement to sound working condition;</p>
제1.4조 정의 Article 1.4 Definitions	<p><u>재제조 상품</u>이라 함은 통일 상품명 및 부호체계 제84류, 제85류, 제87류 또는 제90류나 제94.02호로 분류되는 상품 중</p> <p>가. 전적으로 또는 부분적으로 제6.22조(정의)에서 정의된 재생용품으로 구성되고, 나. 그러한 신상품과 유사한 제품수명을 가지며, 유사한 공장품질보증을 향유하는 것을 말한다.</p> <p><u>remanufactured goods</u> means goods classified in HS Chapter 84, 85, 87, or 90, or under heading 94.02 that:</p> <p>(a) are entirely or partially comprised of recovered goods as defined in Article 6.22 (Definitions); and (b) have a similar life expectancy and enjoy a factory warranty similar to such new goods;</p>

<표 3-8>은 한-미 FTA 협정문에 있는 재제조물품과 관련된 규정으로서 내용을 요약하면 다음과 같다.

1) 협정 당사국 영역에서 파생된 중고품(이 경우 파생된 중고품의 원산지는 역내산. 역외산을 구분하지 않음)을 개별부품으로 해체 그리고 정상적으로 작동 가능한 상태로 개선하기 위해 필요한 세척, 검사, 테스트 등의 공정을 거쳐서 얻어진 개별부품형태의 재료인 재생상품(recovered goods)이 재제조상품(remanufactured goods)의 생산에 사용되어질 경우, 재생상품을 원산지 재료로 인정해줌으로써, 전체 재제조물품의 원산지 지위 획득이 용이하게 할 수 있도록 하였다. 재생상품의 경우 실제 그 사용된 원재료의 내역 및 거래관계 등 원산지결정에 필요한 사실관계를 추적 확인하기가 어렵다는 점을 고려한 것으로 판단된다.

2) 협정문 제1.4조 정의에서 재제조물품의 대상범위를 기계(제84류), 전기·전자(제85류), 자동차부품(제87류), 광학·의료기계(제90류)로 규정하고 있다. 다만, 재제조상품이 되기 위해서는 ① 전적 또는 부분적으로 제6.22조에서 정의된 재생물품으로 구성되고 ② 신품과 유사한 제품수명을 가지며, 유사한 공장품질보증에 있어야 한다는 전제조건을 제시하고 있다.

재제조물품의 안전성이나 성능, 환경요건 충족 여부 등과 관련된 내용은 FTA 체결당사국이 개별법령으로 심사기준과 절차를 정해 운영하게 하고 있으며, 현재 우리나라의 경우 재제조물품의 품질인증과 관련된 내용은 “환경친화적 산업구조로의 전환촉진에 관한 법률”에서 규정하고 있으며 동 법률상에서 산업통상자원부장관은 재제조 제품의 품질과 기술경쟁력을 강화하기 위하여 재제조 제품에 대한 품질·성능평가와 공장심사를 거쳐 품질인증을 할 수 있도록 규정하고 있다.<sup>15)</sup>

15) 환경친화적 산업구조로의 전환촉진에 관한 법률 제22조 제1항.

2014.10월 현재 재제조제품 품질인증기준 고시품목은 자동차 부품군에서 교류발전기, 시동전동기, 등속조인트 등 13개 품목, 그리고 전기·전자제품 및 부품군에서 정수기용 솔레노이드 밸브, 정수기용 스텝핑 모터, 공기청정기용 파티클 센서, 공기청정기용 BLDC-모터 등 4개 품목으로 전체 17개 품목이다.

## 제 IV 장 제기된 문제의 검토 및 FTA 특혜관세 활용방안

### 제1절 제기된 문제의 검토

#### 1. 중고품에도 FTA 특혜관세가 적용될 수 있는가?

##### (1) FTA 협정상 관련 규정에 대한 검토

대한민국이 체결한 FTA 협정 중 한-페루 FTA 협정에서만 명시적으로 중고물품(중고차량 제외)에 대한 특혜관세의 대우가 거부될 수 있다는 규정이 있을 뿐, 여타 FTA 협정에는 그러한 명시적 조항이 없다. 따라서 협정세율 적용을 배제하는 규정이 없는 한 중고품도 원산지결정기준 및 직접 운송요건을 충족하는 경우에는 협정세율 적용이 가능하다고 보아야 할 것이다.

##### (2) 원산지결정기준의 충족 여부에 대한 검토

중고물품이 FTA 특혜관세가 적용되기 위해서는 당해 중고물품이 FTA 협정에 규정된 품목별 원산지결정기준을 충족해야 한다. 그런데, 앞서 제3장 제2절의 중고품(중고타이어)관련 원산지규정분석부분에서 검토한 바와 같이 신품에서 중고품으로의 변경은 제조 또는 가공 행위가 존재하지 않기 때문에 세번변경기준의 적용도 불가하며, 또한 당해 물품의 BOM, 구성원 재료의 원산지 및 구매단가 등에 대한 정보를 중고물품의 판매자가 현실적으로 알 수 없기 때문에 부가가치기준의 적용도 불가능하다. 다만, 중고품에 재건, 수리, 재생 또는 재제조 등의 행위를 가한 경우라면, 그리고 이러한 행위가 불인정공정에 해당하지 아니한다면, 원산지결정기준의 충족 여

부에 대한 검토가 필요하다.

요컨대 중고물품의 경우 신품의 원산지 지위가 승계되지 않는 한 FTA 특혜관세를 적용받기가 어렵다고 볼 수 있다. 따라서 중고물품의 경우 실무적으로 활용이 힘든 현실상황을 고려하여 신제품과 달리 원산지규정을 좀 더 용이하게 별도로 규정할 필요성이 있다.

### (3) 신품의 원산지 지위의 중고품 승계문제

한-페루 FTA를 제외한 다른 FTA에서는 중고품의 특혜관세의 대우 여부에 대해 명시적으로 규정하고 있지 않기 때문에, 협정에 어떤 조항을 근거로 하여 신품과 중고품 간 원산지 지위의 승계 문제를 논하기가 어렵다.

다만, 신품이 역내산임에도 불구하고 당해 물품을 일정 기간 사용했다는 이유만으로 그 본래의 원산지가 인정되지 않는다면, 일반인의 상식으로는 납득하기 힘든 측면이 있다. 예컨대, 신품을 제조한 원제조업체가 해당물품의 고유 품목번호, 차량의 경우 고유의 차대번호 등을 근거로 하여 당해 중고품이 자신이 생산한 것임을 확인하고 그 원산지가 역내산임을 증명하는 원산지(포괄)확인서 등 국내산 입증자료를 공급받는 자에게 발급한다면, 당해 중고품의 원산지를 역내산으로 인정해 주어야 하지 않을까 하는 생각이 든다.(제4장 제2절 중고품 수출시 특혜관세 활용방안 사례에서 참조)

## 2. 미국으로 수출하는 재제조물품의 경우 한-미 FTA 특혜관세 적용이 가능한가?

앞서 제3장의 한.미 FTA 협정문상 원산지규정에서 살펴봤듯이 재제조물품 자체가 원산지물품이라고 할 수는 없다. 그러나 재제조물품의 생산에 사용된 재생상품의 경우 ① 중고상품을 개별 부품으로 해체하고 ② 정상적으로 작동하는 상태로 개선하기 위하여 필요한 세척,검사,테스트 또는 그 밖의 다른공정의 결과로 나온 개별부품형태의 재료상태로서 재제조 상품의

생산에 사용되어졌다면 완전생산기준에 충족하는 완전생산품으로 인정해 주고 있다.

이러한 규정에 근거하여 전부 또는 일부의 재생상품으로 만들어진 재제조 물품의 경우 BOM상 원재료분석을 통해 해당 재제조물품의 원산지결정기준 충족여부를 판정하여 최종적으로 원산지물품임이 확인되면 특혜관세 적용이 가능하다고 볼 수 있다.(제4장 제2절 재제조물품 수출시 특혜관세 활용방안 사례예시 참조)

다만 협정문 제1.4조 정의에서 재제조상품이 되기 위해서는 기계(제84류), 전기·전자(제85류), 자동차부품(제87류), 광학·의료기계(제90류)에 분류되는 물품 중에서 ① 전적 또는 부분적으로 제6.22조에서 정의된 재생물품으로 구성되고 ② 신품과 유사한 제품수명을 가지며, 유사한 공장품질보증이 있어야 한다는 전제조건을 제시하고 있다.

상기 전제조건상의 유사한 공장품질보증의 구체적인 기준제시가 협정문상에는 나타나지 않고 협정당사국간의 개별법령에 의거해서 심사기준 등을 정해 운영하도록 하고 있는바 이 부분에 대한 명확한 기준이 필요하다고 하겠다.

현재 우리나라의 경우 재제조물품의 품질인증과 관련된 내용은 “환경친화적 산업구조로의 전환촉진에 관한 법률”에서 규정하고 있으며 동 법률상에서 산업통상자원부장관은 재제조 제품의 품질과 기술경쟁력을 강화하기 위하여 재제조 제품에 대한 품질·성능평가와 공장심사를 거쳐 품질인증을 할 수 있도록 규정하고 있으나, 대부분의 재제조업체가 영세한 소규모 업체로서 품질인증 기준에 충족하기가 곤란한 상황이다.

따라서 유사한 공장품질보증의 구체적인 기준이 재제조제품 품질인증기준을 취득한 업체에 국한시킨다면 품질인증을 획득하지 못한 소규모 중소 재제조업체의 경우 FTA 특혜관세를 활용하는데 있어 현실적인 어려움이 있다고 볼 수 있다.<sup>16)</sup>

16) 2014.10월 현재 재제조제품의 품질인증현황은 한라마이스터, 대교정공, 아산엔지니어링, 서한산업, 발레오전자시스템코리아(주) 등 5개사이며 인증품목은 등속조인트, 교류발전기, 시동전동기, 브레이크캘리퍼 등 4개 품목이다.

## 제2절 중고품 및 재제조물품 수출시 특혜관세 활용방안

### 1. 중고품 수출시 특혜관세 활용방안

중고품 수출시 FTA 특혜관세 활용이 어려운 주된 이유는 해당 수출물품의 원산지가 국내산임을 입증할 수 있는 원산지증빙자료(BOM, 원가내역서등)의 제시가 현실적으로 원제조업체가 아닌이상 힘든 부분에 기인한다.

따라서 중고물품의 FTA 특혜관세 활용을 위해서는 원제조업체의 협력이 필수적이며 이러한 부분을 해결할 수 있는 방법으로 다음과 같은 활용방안을 제시하고자 한다.



<그림 4-1> 시스템 구축예시

자료 : 연구자가 직접 작성함

원제조업체는 우선 세관에 인증수출자 인증(업체별/품목별 인증)신청 또는 원산지포괄확인서 사전확인제도<sup>17)</sup>를 통해 역내산으로 인증 또는 확인을 받고 해당품목에 대한 관련내역을 자사 원산지관리시스템상에 기록 관리하고 아울러 원산지입증자료의 전산화작업을 구축한다. 이 경우 원산지관리 시스템 구축비용의 일부분은 정부지원사업과 연계해서 지원받을 수 있도록

17) 원산지포괄확인서 사전확인제도 : 중소기업이 자율발급한 원산지확인서의 적정성 여부를 세관장이 관련 자료를 제출받아 사전에 심사·확인해 주는 제도

할 수 있다. 상기 원산지관리시스템이 구축된 경우 원산지 증명방식에 따라 다음과 같이 활용할 수 있다.

#### (1) 자율발급방식

한-미 FTA 등 자율발급 방식의 경우 상기 <그림 4-1>의 2차구매업체인 수출업체에서 원제조업체의 원산지관리시스템에 접속해서 해당물품의 고유 품목번호 또는 Serial no 등을 입력하여 원산지(포괄)확인서를 전산시스템에서 출력을 하고 이를 근거로 하여 원산지증명서를 자율발급하여 해외 수입업체에게 제시한다. 이 경우 원산지사후검증시 해당 수출업체는 원산지 입증자료를 제시하지 못하기에 원제조업체에서 사후검증시 대응을 해야하는 부담이 생기게 된다. 이러한 사후관리비용을 감안하여 원산지관리시스템에서 원산지(포괄)확인서 발급요청시 유료화를 통해 일정금액을 FTA 특혜관세 수혜자인 수출자로 하여금 부담토록 하는것도 하나의 방안 될거라 사료된다. 다만, 실무적으로 한-EU FTA의 경우 6,000 유로를 초과하는 품목의 경우 인증수출자만이 원산지증명서를 자율발급할 수 있다는 규정으로 인해 활용상의 제약이 있다.

#### (2) 기관발급방식

한-아세안, 한-인도 CEPA처럼 기관발급방식의 경우에도 상기 자율발급 방식처럼 구매업체인 수출업체는 원제조업체의 원산지관리시스템상에서 수출품목의 원산지(포괄)확인서를 출력하여 원제조업체의 원산지(포괄)확인서와 확인서상에 기재된 원제조업체의 인증수출자 인증번호를 활용하여 FTA 원산지증명서 발급신청이 가능토록 하여야 할 것이다. 현재 실무적으로 기관발급신청시 원산지인증수출자(업체별, 품목별)인증품목 또는 세관장이 사전확인한 원산지포괄확인서 물품의 경우 원산지입증서류(원산지소명서 등) 제출생략 등 간이한 방법으로 FTA 원산지증명서 발급신청이 가능하다.<sup>18)</sup> 이 경우 원제조업체 원산지관리시스템상의 품목이 원산지인증수출

자 인증품목 또는 원산지포괄확인서 사전확인품목에 해당되기에 시스템상에서 발급받은 원산지(포괄)확인서와 확인서상에 기재된 인증수출자 인증번호만으로도 원산지증명서 발급신청이 가능토록 제도화 할 필요성이 있다. 다만, 상기의 자율 및 기관발급방식 활용사례예시의 경우 실무적으로 세번변경기준 적용시 활용상의 이점이 있을거라고 판단되며, 부가가치기준의 경우 현재 규정하고 있는 FTA 협정문의 원산지결정기준을 적용시 부가가치율 계산상의 문제점으로 인해 활용상의 제약이 따르며 이러한 부분과 관련하여 활용이 가능하도록 추가적인 연구가 필요할 것으로 사료된다.

## 2. 재제조물품 수출시 특혜관세 활용방안

아래에서 재제조물품을 미국으로 수출하는 경우의 사례예시를 통해 활용방안을 제시하고자 한다.

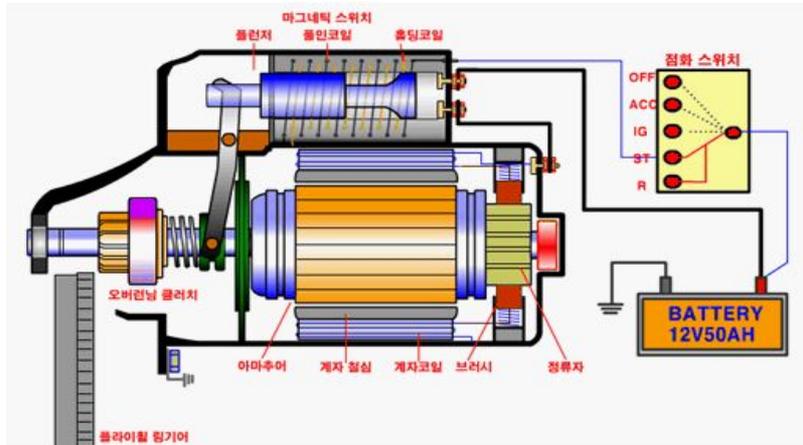
### (1) 세번변경기준 적용시 활용방안

- 완제품 품명 / HS코드 : 시동전동기(Starter motor) / 8511.40
- 원산지결정기준 : CTSH(6단위 세번변경)
- 기본세율 : 2.5% (FTA 협정세율 0%)

#### <표 4-1> Starter motor 원재료 내역

No	품명	세번부호 (HS6단위)	원산지	소요량	단위	가격	공급자	증빙서류	비고
1	마그네틱 스위치	8536.50	한국	1	EA		코어 공급사	거래명세서	재생상품
2	오버런닝 클러치	8483.60	한국	1	EA		코어 공급사	거래명세서	재생상품
3	ARMATURE	8511.90	한국	1	EA		코어 공급사	거래명세서	재생상품
4	정류자	8503.00	한국	1	EA		K 사	원산지확인서	신품
5	링기어	8483.40	미상	1	EA		H 사	거래명세서	신품

- 18) 원산지인증수출자제도 운영에 관한 지침(2010.10.21) p.2.  
중소기업 자유무역협정 원산지포괄확인서에 대한 세관장의 사전확인업무 시행지침(2014.01.22) 제11조(심사결과의 효력)



<그림 4-2> 시동전동기(Starter motor) 구조

우선 시동전동기(Starter motor)를 재제조하여 해당 완제품을 미국으로 수출하는 경우 세번변경기준을 적용한 활용방안을 살펴보도록 하겠다. 해당제품의 HS 품목분류는 8511.40에 분류되며 해당 세번의 경우 한-미 FTA 협정문 제1.4조의 재제조상품의 정의부분에 언급한 대상범위 제85류에 해당됨을 확인할 수 있다.

해당품목의 경우 현재 미국내 수입기본관세율이 2.5%이며 FTA 협정세율 적용시 0% 관세율(2014년 기준)이 적용되어 2.5%의 수입관세 절감효과가 있다.

해당품목의 원산지결정기준(PSR)은 6단위 세번변경기준(CTSH)이므로 비원산지재료중 6단위 세번변경이 이루어진 경우 최종적으로 해당 재제조물품의 품목별원산지기준(PSR)을 충족하게 되는데 이러한 PSR의 충족여부를 확인하기 위해서는 일반적으로 해당제품의 원재료 명세서(Bill Of Mateial : 통상 BOM이라 지칭)의 분석을 통해서 충족여부를 확인한다.

상기 사례의 경우 재생물품과 교체된 신제품원재료가 혼합된 경우로서 우선 재생상품인 마그네틱스위치, 오버런닝클러치, ARMATURE의 경우 한-미 FTA 협정문 제6.22조에서 재생물품을 완전생산품으로 인정해주기에 이는 곧 원산지재료가 되고, 신제품 원재료인 정류자 또한 국내산 입증자료(원산

지확인서)의 증빙으로 역내산재료가 된다. 세번변경기준의 경우 비원산지 재료의 세번변경유무를 확인하기에 상기 4가지 원산지재료의 경우 해당이 되지 않는다고 볼 수 있다. 따라서 상기 원재료 내역중 비원산지재료인 링기어의 세번변경유무를 확인하면 되는데 링기어의 경우 제8483.40호에 분류되기에 6단위 세번변경기준에 충족됨을 확인할 수 있다.

상기의 과정을 통해 최종적으로 해당 재제조물품이 역내산으로 최종판정되어 수출자, 생산자, 또는 수입자가 원산지증명서를 자율발급하여 FTA 특혜관세를 적용할 수가 있다.

(2) 부가가치기준 적용시 활용방안

- 완제품 품명 / HS코드 : Diesel injector / 8409.99
- 원산지결정기준 : 집적법 또는 순원가법의 경우 35%,  
공제법의 경우 55% 이상의 역내부가가치가 발생한 것
- 기본세율 : 2.5% (FTA 협정세율 0%)

<표 4-2> Diesel injector 원재료 내역

No	품명	세번부호 (HS6단위)	원산지	소요량	단위	가격	공급자	증빙서류	비고
1	커넥터	8409.99	한국	1	EA	8,000	코어 공급사	거래명세서	재생상품
2	컨트롤 챔버	8409.99	한국	1	EA	9,000	코어 공급사	거래명세서	재생상품
3	인젝터 노즐	8409.99	한국	1	EA	4,500	코어 공급사	거래명세서	재생상품
4	볼 밸브	8481.80	한국	1	EA	3,200	K 사	원산지확인서	신품
5	니들	8482.91	미상	1	EA	800	H 사	거래명세서	신품

다음으로 디젤엔진용 인젝터(Injector)를 재제조하여 해당 완제품을 미국으로 수출하는 경우 부가가치기준을 적용한 활용방안을 살펴보도록 하겠다. 해당제품의 HS 품목분류는 8409.99에 분류되며 해당 세번의 경우 한-미 FTA 협정문 제1.4조의 재제조상품의 정의부분에 언급한 대상범위 제84류에 해당됨을 확인할 수 있다.

(분해전- 코어상태)

(분해후)



<그림 4-3> Diesel injector 분해전.분해후 사진

해당품목의 경우 현재 미국내 수입기본관세율이 2.5%이며 FTA 협정세율 적용시 0% 관세율(2014년 기준)이 적용되어 2.5%의 수입관세 절감효과가 있으며 품목별 원산지결정기준(PSR)은 부가가치기준으로서 집적법 또는 순원가법의 경우 35%, 공제법의 경우 55% 이상의 역내 부가가치가 발생한 것으로 규정하고 있다.

상기경우도 마찬가지로 품목별 원산지기준(PSR)의 충족여부를 확인하기 위해서는 해당제품의 원재료 명세서(Bill Of Material)의 분석이 필요하다.

다만, 재제조물품의 경우 그 원재료구성이 전부 재생물품으로 구성되었는지 아니면 일부의 재생물품과 신제품원재료의 혼합으로 구성되었는지 여부에 따라 원산지판정의 절차가 달라질 수가 있다.

상기 사례의 경우 재생물품과 교체된 신제품원재료가 혼합된 경우로서 우선 재생상품인 커넥터, 컨트롤챔버, 인젝터노즐의 경우 한-미 FTA 협정문 제 6.22조에서 재생물품을 완전생산품으로 인정해주기에 이는 곧 원산지재료가 되며 나머지 신제품 원재료(볼 밸브, 니들)의 경우 국내산 입증자료(원산지확인서)의 유무에 따라 원산지를 결정하게 되는데 볼 밸브의 경우 원산지확인서를 통해 국내산으로 인정을 받을 수 있는 반면 니들의 경우 국내산 입증자료(원산지확인서)가 없어 비원산지재료가 된다. 최종적으로 이들

구성 원재료의 역내부가가치비율을 계산후 협정에서 요구하고 있는 기준에 충족하는지를 검토하여 충족시 역내산물품으로 인정받아 수출자, 생산자, 또는 수입자가 원산지증명서를 자율발급하여 FTA 특혜관세를 적용할 수가 있다.



## 제 V 장 결 론

### 제1절 연구의 요약 및 시사점

오늘날 무역거래의 대상은 대부분 신제품인 경우가 많으나, 최근 물품의 내구성이 증대되면서 중고차량, 중고기계 등 중고품의 무역거래량도 점차 늘어나고 있는 추세를 보이고 있다. 그러나 중고품의 경우 기존 FTA 협정에서 관련 규정이 거의 없기 때문에 중고품이 FTA 특혜관세의 대상이 될 수 있는지의 여부, 중고품에 대한 원산지판정 방법 등의 문제를 논하는 데에 있어 한계가 있다.

중고차량 및 중고타이어 등 수출중고물품의 경우 FTA 수혜품목이지만 실질적인 FTA 특혜관세 혜택을 얻기 위해서는 해당물품의 원산지가 국내산임을 입증할 수 있는 원산지증빙자료(BOM 등)의 제시 등이 필요하기에 원제조업체가 아닌 이상 입증상의 어려움으로 인해 현실적으로 특혜관세 적용에 있어 한계가 있다고 볼 수 있다. 따라서 중고물품의 FTA 특혜관세 활용을 위해서는 원제조업체의 협력이 필요하며 이러한 부분을 제도화할 방안이 마련되어야 할 것이다. 또한 중고물품의 경우 실무적으로 활용이 힘든 현실상황을 고려하여 신제품과 달리 원산지규정을 좀 더 용이하게 별도로 규정할 필요성이 있다.

재제조 산업은 에너지·자원 절약과 물가안정, 고용 창출, 소비자 선택권 확대에 기여하는 저성장·고물가 시대에 적합한 산업이지만 우리나라의 경우 미국이나 유럽 등 재제조 선진국과는 달리 신제품 중심의 소비구조, 저급 중고품과의 차별성 부재, 판로확보의 어려움, 원제조사의 협력부재 등으로 인해 재제조산업의 활성화에 한계가 있다.

이러한 재제조물품과 관련하여 기존에 체결한 FTA에서는 별도규정을 두고 있지 않았으나 2012년 발효된 한-미 FTA 협정문상에 별도의 규정을 명시하고 있는바 한-미 FTA 협정문에서 규정하고 있는 재제조물품과 관

련한 원산지규정분석을 통해 국내 재제조업체들이 수출시 FTA 특혜관세를 효율적으로 활용할 수 있는 방안의 검토가 필요하다.

상기 제3장에서 살펴봤듯이 한-미 FTA 원산지규정에서는 재생물품이 재제조물품 생산에 사용된 경우 재생물품을 원산지재료로 인정해줌으로써, 전체 재제조물품의 원산지 지위획득이 용이하도록 규정하고 있음을 확인할 수가 있다. 이는 중고품의 경우 사용된 재료나 거래관계등 원산지결정에 필요한 사실관계를 추적확인하기가 매우 어렵다는 점을 고려한 것으로 사료된다. 아울러 기 체결된 FTA에서는 규정되어 있지 않았는데 한-미 FTA에서 완전생산품의 범주에 재생물품을 포함시킨 것은 미국내의 재제조산업의 현황 및 업계의 요구를 반영한 것으로 판단된다.

미국의 경우 재제조 산업이 약 100여 년 전부터 발전되어 2011년 기준 117억 달러 수출, 103억 달러 수입의 무역규모에 이르며 뉴욕, 텍사스 등 일부 주 정부에서는 세금면제, 우선구매 등의 방법으로 재제조 산업을 법으로 제정하고 장려하고 있는 실정이다. 반면 국내 재제조 시장은 선진국에 비해 규모도 작으며 아직 영세사업자가 대부분인 것으로 파악된다. 선진국의 재제조물품 수출이 증가하고 중국, 인도 등의 재제조 제품에 대한 관심이 높아지면서 국내에서도 이제는 재제조 산업을 보호, 육성하면서 한편으론 수출 지원강화를 위한 정책이 마련되어야 할 것이다. 이를 위해서는 원제조사가 재제조에 적극 참여하도록 유도하고 원제조사가 재제조업체에게 수리, 유지보수에 필요한 기술정보를 적극적으로 제공하도록 제도화할 필요성이 있다. 아울러 재제조 전문 기술지원센터를 건립하여 영세한 국내 재제조업체들이 경쟁력을 가질수 있도록 지속적인 기술지원을 하여야 할 것이다. 그리고 무엇보다도 재제조 제품생산의 필수 원재료인 코어의 해외유출로 인한 수급상의 불안정한 문제점을 해결하기 위해 코어의 유통센터건립 및 재제조 산업 특화단지 조성을 추진하여 수출과 연계된 재제조 전과정의 시스템을 구축할 필요성이 있다. 한편 동남아, 남미, 중동 등의 지역으로 중고차의 수출이 늘어나고 있으며, 순정부품 구입시 가격적인 부담으로 인해 재제조물품의 수요가 늘어날 것으로 예상되며, 추후 이들 국

가와의 FTA 원산지규정 협상시 미국에서 자국산업의 현황과 업계의 요구를 반영했듯이 우리나라 또한 국내 수출재제조업체의 환경을 고려하여 이들업체들이 FTA 특혜관세를 보다 효율적으로 활용할 수 있는 협상전략이 필요하다.

## 제2절 연구의 한계 및 향후 연구과제

본 연구는 문헌자료검토(논문 및 연구보고서 등) 및 FTA 협정문상 원산지규정 검토와 관련업체의 방문조사(인터뷰) 등을 통해 중고품 및 재제조물품의 수출시 FTA 특혜관세 활용방안에 대해 연구를 하였다.

그러나 중고 공기타이어, 중고차 등 일부 중고물품을 제외한 대부분의 중고품 및 재제조물품이 HS 품목분류표상 특개된 것이 아니기에 구체적인 통계데이터를 구하는데 어려움이 있었으며 실제 해당품목과 관련하여 기존의 FTA 특혜관세 활용사례를 찾기가 어려워 연구에 한계가 있었다.

추후 연구에서는 해당품목과 관련하여 보다 구체적인 통계데이터의 수집 분석 및 관련업체의 FTA 활용현황과 활용상의 문제점에 대해 설문조사 등의 자료분석을 통한 추가적인 연구가 필요하다.

## 참고 문헌

### 1. 국내문헌

- 강준하(2008), “한국-미국 FTA 원산지 규정에 관한 연구”, 통상법률 2008-4, p.71.
- 강홍윤·김영춘·이일석(2012), “국내외 재제조산업의 현황 및 발전과제”, 자  
원리싸이클링 제21권 제4호, pp.5-12.
- 권순국(2011), “수입특혜관세 적용을 위한 FTA 원산지 규정에 관한 연구”,  
경북대학교 박사학위 논문, p.18.
- 김무한(2010), “FTA 원산지 결정기준에 따른 활용전략에 관한 연구”, 건국  
대학교 박사학위 논문
- 김영귀·김민성·고희채·이철원·오탈현·유세별(2013), “기업 부담완화를 위한  
해외국가들의 원산지 사후검증 사례연구”, 대외경제정책연구원,  
pp.154-155.
- 목학수·전창수·한창효·Steven J, Skerlos·김형주·이규창(2010), “미국의 재  
제조 산업에 관한 연구”, 한국정밀공학회지 제27권 제3호
- 목학수·전창수·한창효·박상진·사공훈·Günther Seliger(2011), “유럽의 자동  
차부품 재제조산업에 관한 연구”, 한국자동차공학회논문집 제19권  
제1호
- 박현희(2012), “한국의 기체결 FTA 협정상 원산지결정기준 비교 연구”, 무  
역학회지 제37권 제2호, p.343.
- 산업자원부(2005.04), “再제조(remanufacturing)산업 현황 및 활성화방안”
- 성윤갑(2007), “FTA 원산지해설”, 한국관세무역개발원, p.10.
- 양진우·최윤찬(2013), “부산지역 재제조산업 도입방안 : 자동차 재제조부품

- 산업을 중심으로”, 부산발전연구원, pp.55-59.
- 이영달(2013), “원산지 결정기준”, 단행본, 국제원산지정보원, pp.12-13.
- 이영수·권순국(2011), “FTA 원산지규정 위반 판정사례와 시사점”, 한국무역학회지 제49권, p.500.
- 이은숙(2011), “중고제품의 국제 유통에 관한 연구”, 한국유통학회 논문집 Vol.2011 No.11
- 이정환·박윤수·박남규(2012), “자동차부품 산업의 재제조 사업전략: 마이스터 사례를 중심으로”, KBR(구 경영교육연구). Vol. 16 No. 4
- 이정훈(2011), “일괄적용제외 법규(BER)분석을 통한 국내 자동차부품 재제조산업의 발전전략”, 부산대학교 석사논문
- 전창수(2011), “자동차 기계부품의 재제조성 분석 및 평가 방법”, 부산대학교 박사논문
- 정순태(2012), “FTA 특혜원산지규정의 문제점과 조화”, 관세학회지 제13권 제2호
- 정재우·이길남(2012), “우리나라와 FTA 체결국간 원산지 규정의 검토와 향후 논의 방향에 관한 연구”, 國際商學 제27권 제4호
- 조미진·안경애(2011), “한국 FTA 원산지규정의 비교와 국내기업의 FTA 활용현황에 관한 분석”, 한국무역학회지 ,제36권 제3호 한국무역학회, p.85.
- 조미진·여지나·김민성(2008), “한국과 중국의 FTA 원산지규정 비교: 주요 산업을 중심으로”, 대외경제정책연구원, pp.13-15.
- 주혜란(2014), “자동차산업의 역물류 활성화 방안에 관한 연구”, 성균관대학교 석사논문
- 최홍석·류원택(2004), “최신 원산지 이론과 실무”, 한국관세무역연구원, pp.14-20.

## 2. 국외문헌

Commission Regulation (EC) No 1400/2002 of 31 July 2002 on the application of Article 81(3) of the Treaty to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle sector

Estevadeordal, Antoni (2000) “Negotiating Preferential Market Access : The Case of the North American Free Trade Agreement,” Journal of World Trade, 34.

John J. Barcel III(2006). Harmonizing Preferential Rules Origin in the WTO System. Cornell Law School Legal Studies Research Paper Series, No. 06-049

United States International Trade Commission, Remanufactured Goods: An Overview of the U.S. and Global Industries, Markets, and Trade, 2012

## 3. 협정문 및 법령

한국 · 칠레 FTA 협정문.

한국 · 싱가포르 FTA 협정문

한국 · EFTA FTA 협정문

한국 · ASEAN FTA 협정문

한국 · 인도 FTA 협정문

한국 · 미국 FTA 협정문

한국 · EU FTA 협정문

한국 · 페루 FTA 협정문

한국 · 터키 FTA 협정문

환경친화적 산업구조로의 전환촉진에 관한 법률

#### 4. 인터넷자료

관세청 FTA포털 <http://www.customs.go.kr>

관세청 수출입무역통계 / FTA 통계정보 <http://www.customs.go.kr>

산업통상자원부(FTA 강국, KOREA) <http://www.fta.go.kr>

씨엘관세정보 <http://www.clhs.co.kr>

한국중고자동차수출조합 <http://www.kucea.or.kr/>

International Trade - Canada, September 14 2007.

NAFTA Origin of Used Goods: CITT Loses Its Keys to the Motor Home

<http://www.internationallawoffice.com/newsletters>

