

# 자동차 협상 여건의 변동과 대응 전략

이두환 · 현대경제사회연구원 선임연구위원

IMF의 구제 금융 조치로 한미간 자동차 협상에 새로운 변수가 등장했다. 슈퍼301조가 궁극적으로 한국 자동차 산업에 대한 구조 개혁을 촉발시켜 해외 진출의 억제와 국내 시장에서의 판매 쉐어 확대라는 목적을 달성하기 위한 간접적인 수단이라면, IMF의 금융 지원은 경제 정책의 운용에 대한 간섭을 허용한다는 점에서 훨씬 직접적인 수단이기 때문이다. 비록 IMF의 정책 권고가 거시 정책에 국한되지만, 그 영향은 자동차 산업의 낮은 수익성, 높은 부채 의존도, 유희 설비 능력에 대한 인식 차이 등 미시적인 문제에서부터 구조적 복잡성과 높은 세 부담으로 비판을 받고 있는 자동차 관련 세제 등의 분야에 이르기까지 폭 넓게 파급될 것으로 우려된다. 따라서 한편으로는 시장 개방 측면에서 후진적이거나 비경쟁적이고 불합리한 부분 등에 대한 재검토와 개선을 늦추지 말고 추진해야 할 것이다. 이와 함께 슈퍼301조에 의한 보복 조치의 가능성을 미연에 방지할 수 있도록 다각적이고 철저한 대비책도 필요하다. 이러한 두 가지의 기본 원칙을 바탕으로 다자간의 협상 채널을 활용하면서 쟁점 해결에 대한 독자성을 지킬 수 있도록 통상 정책은 더욱 신중해져야 하겠다.

발동된 지 두 달도 채 안되어 IMF의 구제 금융 조치가 실행을 목전에 두고 있다. IMF의 금융 지원은 경제 정책 권고와 동시에 진행되기 때문에 거시경제 전반뿐만 아니라, 개별 기업의 자금 조달 행태에까지 영향을 미칠 것으로 우려된다. 한미간 자

## 협상 여건의 악화

한미간 자동차 분쟁으로 슈퍼301조가

자동차 협상 쟁점도 예외는 아니다. 한국 자동차 시장에 대한 미국의 개방 요구는 지난 몇년간 세율이나 제도의 개선 등을 표면적

으로 요구해왔지만, 궁극적으로는 한국 자동차 산업의 구조 개혁을 목표로 하고 있기 때문이다. 그동안 시장 개방을 통하여 제어하고자 했던 차입 경영, 경쟁 제한, 확장 정책 등에 관련된 각종 제도나 관행도 IMF의 정책 권고가 가시화되면 구조 개혁 차원에서의 해결책 모색이 전보다 용이해질 것이다. 이와 함께 협상 쟁점도 변질되고 협상 파트너로서의 미국 지위는 한층 유리해질 것으로 우려된다. 이러한 예상은 1993년 6월 이후 미국의 요구 조건 변화 패턴으로 미루어 어렵지 않게 할 수 있다.

1993년에는 관세 인하와 유통 시장의 폐쇄성을 이유로 시장 개방 문제를 정식으로 제기하였지만, 1994년 한 해 동안 미국

의 개방 압력은 한국의 개선 방안 제시에도 불구하고 더욱 강해져 한국 자동차 시장을 관심 관행으로 지정하였다. 1995년 들어 미국은 슈퍼301조를 발동하겠다는 경직된 협상 분위기 속에서 자동차 세율 인하, 형식 문제 등의 분야에서 자국 주장을 대폭 관철시켰다. 그럼에도 누진과세체계, 소매 금융 제한 등에 대한 비판은 1996년 중에도 계속되었다. 1997년 들어서는 일반적 반수입 감정, 표준 인증 절차의 제거, 지프형차에 대한 자동차세 인상 등이 양해각서에 위반된다는 점을 지적하면서 다시 시정을 요구했다. 설상가상으로 미국 업계의 요구 강도는 더욱 거세어졌다. 9월 협상에서 미국은 이런 문제와 함께 자동차세제 개선

〈표 1〉 한미 자동차 협상 추이와 주요 내용

연도	주요 협상 내용
1993	· 빅3 요구로 한미무역실무회의에서 자동차 시장 개방 문제 최초 거론
1994	· 관세 인하, 유통업 제한 조치 해제, 무역 불균형, 연간 5만 대 이상 수입 요구 · 슈퍼301조 지정 발표시 한국의 자동차 시장을 '관심 관행' 지정
1995	· 미국 업계, 우선 협상 대상국 관행 지정 압박(USTR에 최초 제출) · 자동차세·특소세 인하로 협상 타결 및 양해각서 작성
1996	· 미국 업계 다시 한국의 자동차 시장 개방 강조
1997	· 미국 업계, 우선 협상 대상국 관행 지정을 위한 의견서를 USTR에 제출 · 세제 인하 개편, 안전 기준 완화, 저당권 도입 등 요구 · 협상 결렬, 301조 발동, 우선 협상 대상국 관행 지정

자료: 각종 관련 자료 종합.

와 관세 인하를 계속 요구했다. 한국이 이에 반대하자 협상은 결렬되고 미국은 슈퍼 301조의 발동으로 한국 자동차 시장에 대한 불공정한 무역 행위의 사실 여부를 자국 통상법에 입각하여 조사하는 단계에 이르렀다. 이처럼 미국의 요구 범위는 세계부터 차고지 증명 등 각종 관행과 제도를 망라할 정도로 넓어졌다.

앞으로 IMF의 금융 지원과 정책 권고가 현실로 나타나면 이러한 요구 조건에 더하여 지나치게 외부 차입에 의존하던 기업 경영 행태는 변화되지 않을 수 없을 것이다. 이것은 성장 정책에 대한 해외 시장과 내수 시장의 역할에 대한 재검토를 시사하며, 종국적으로는 내수 관련 정책에 영향을 주게 되고 따라서 협상 여건도 그만큼 더욱 어려워질 것이다.

### 점점 까다로워지는 요구 조건

한미간 자동차 분쟁의 핵심은 자동차에 대한 세 부담과 형식 절차에 대한 양측의 견해 차이에 있다. 미국은 배기량별 과세

체제때문에 수입차에 대한 세 부담이 높다고 주장하면서 배기량 기준의 자동차세 과세 기준을 연비나 가격 기준으로 바꿀 것을 요구하고 있다. 한마디로, 배기량이 큰 미국차는 세금 부담이 크기 때문에 차별을 받게 되고 그때문에 차가 안 팔린다는 것이다. 미국이 지적하는 배기량별 자동차 관련세로는 특별소비세, 자동차세, 공채 등 세 가지가 있다. 이 문제는 이미 1995년 9월 협상에서 미국의 끈질긴 요구로 상당한 폭으로 인하되어 해결되는듯 결말이 났다. 그 당시 자동차 관련세 가운데 3단계 구조로 되어 있는 특별소비세의 경우 2,000 cc 이상 차급에서 25%를 20%로 5% 인하했고, 7단계 과세 구조로서 누진율이 보다 높은 자동차세는 2,500 cc 이상 차급에서 24.3% 내지 41.3%까지 인하되었다. 그러나 불과 2년만에 과세 기준 자체를 바꾸자는 강도 높은 요구를 했다.

이에 대해 한국은 내국세제의 배기량별 기준은 국내 교통 사정, 에너지 절약, 공해 방지, 소득 재분배 효과 등 국내 정책적인 요소를 고려하여 마련한 기준이지, 결코

국산차에 비하여 수입차를 차별할 의도로 시행하고 있는 제도가 아니라는 입장을 분명히 하고 있다. 배기량 기준도 우리만이 아니라 일본, 이탈리아, 대만 등도 배기량 별로 세율을 달리하는 조세 구조를 유지하고 있고, 독일도 배기량 비율로 세액을 산정하고 있는 국제적으로 통용되는 기준이다.

또 하나의 세 부담 문제로 지속적으로 등장해온 것은 승용차 수입 관세 문제이다. 미국은 현행 8% 수준의 한국 관세율을 자국 수준(2.5%)으로 인하해야 한다고 요구하고 있다. 관세율이 높을 뿐만 아니라, 이를 기초로 다시 특소세, 교육세, 부가세 등이 다시 부과되는 구조로 되어 있기 때문에 관세부터 낮추어야 한다는 주장이다. 그러나 한국은 EU(10%), 캐나다(9.2%), 호주(22.5%), 미국(고급차 10%) 등 선진국의 경우보다 한국의 관세율이 낮다는 점을 들어 반대하였다.

마지막으로, 안전 기준 및 형식승인제도의 완화, 저당권제도 도입, 미니밴 승용차 분류 폐지, 지프 자동차세 인상 폐지,

배기량별 차고지증명제 도입 반대, 소비자 인식 개선을 위한 구체적인 조치 등 여러 가지 절차 간소화와 제도 개선에 관한 문제이다. 안전 및 형식 문제에 있어 미국은 불필요한 절차를 더욱 간소화할 것과 양해록 이후 신규로 추가된 여섯 가지의 안전 기준을 폐지할 것을 주장하였다. 이에 대하여 한국측은 양해록에 따라 이미 대폭 간소화했고, 신규로 도입한 안전 기준은 증가하는 교통 사고를 예방하기 위한 조치이므로 반대한다는 입장으로 견지했다. 상용차로 되어 있는 미니밴을 지금대로 유지해달라고 주장했지만, 2005년부터 승용차 세율을 적용한다는 양보안으로 맞섰다. 저당권제도는 폐차시 발생하는 분쟁의 소지 때문에 반대했으나, 등록증을 대출 기관에 보관하는 방안을 검토한다고 제안했다. 그 밖에 차고지증명제도의 약속은 불가하며 소비자 인식 개선에는 관심을 가진다는 의사를 표명하는 정도의 입장을 견지했다.

이러한 쟁점 가운데 1995년 통상 협상에서 한국측이 상당한 부담을 무릅쓰고 양보하여 타결을 보았던 자동차세의 과세 기

준 개정을 요구한 것은 주목해야 한다. 형식 승인의 완화, 저당권 설정, 차고지 증명 등 매우 광범위한 문제까지 협상 사안으로 제기했다는 것도 특이하다. 이처럼 미국의 요구 조건은 갈수록 점점 까다로워지고 있으며, 중국적으로는 일본에 요구한 것처럼 수치 목표를 제시할지 모른다는 점도 배제할 수 없을 것이다.

### 슈퍼301조, 철저히 대비해야

까다로운 요구 조건을 관철하기 위하여 동원된 것이 슈퍼301조이다. 슈퍼301조는 미국의 주요 교역 상대국의 통상 관련 법규, 무역 정책 및 관행을 매년 검토한 후 가장 불공정한 무역 행위를 하고 있다고 판단되는 국가의 관행을 우선 협상 대상국 관행으로 지정하고, 이를 쌍무 협상을 통하여 제거하는 데 실패할 경우 일방적으로

무역 보복 조치를 가하도록 허용하는 미국의 통상 법규이다. 슈퍼301조는 다자간무역체제의 기본 이념을 부정하는 일방적 무역 조치라는 성격 상의 문제때문에, 실제로 보복 조치가 단행되지는 않았다.<sup>1)</sup> 미국은 일방적 무역 조치가 WTO 규범에 위배될 가능성을 고려하여 WTO 분쟁해결기구를 통하여 통상 현안을 해결해왔다.

그러면서도 한국에 대하여 슈퍼301조를 발동한 이유는 WTO의 분쟁해결기구를 통한 방법보다는 보복 조치를 무기로 양자 협상을 추진하는 것이 한국의 자동차 시장 개방을 하는 데 훨씬 효과적일 것이라는 생각때문이다. 또한 WTO 분쟁 해결 절차를 규정한 법 해석 상으로 보면, WTO의 협정 적용 범위 밖에 있는 외국의 불공정 무역 행위에 대해서는 슈퍼301조에 의한 보복 조치 발동이 전혀 불가능한 것도 아니다. 보복 조치가 이 절차를 준수할 경우 반드시

1) 1989년 5월 미국은 일본, 인도, 브라질 등을 우선 협상 대상으로 지정하여 불공정 무역 관행 제거 절차를 시도했음. 이들 3 개국은 슈퍼301조가 카트의 다자간무역체제 정신을 위배하는 일방적 무역 조치임을 주장하며 보복을 전제로 한 협상을 거부하자 슈퍼301조의 보복 조치는 무산되고 말았음. 그러나 1994년 미일 자동차 분쟁 당시 미국은 일본산 고급 승용차에 대하여 종가 기준으로 100% 보복 관세를 부과한다고 선언하여 시행하지는 않았지만, 협상을 유리하게 전개시킨 사례가 있음.

위배된다고 할 수 없기 때문이다. 그러나 무제한적인 보복 조치의 허용은 문제라는 점도 제기되고 있다. 따라서 한국 자동차 시장 개방과 관련하여 발동된 슈퍼301조가 WTO협정에 위배되는지 여부는 분쟁해결 기구의 유권 해석에 따라 달라질 것이다.

슈퍼301조의 발동으로 인한 과급 효과는 적어도 세 가지 점에서 생각할 수 있다. 첫째, 단기적으로는 1년 6개월의 협상 기간 중에는 한국차의 해외 판매는 가시적인 보복 조치가 불가능하므로 직접적인 영향을 받지 않을 것으로 전망된다. 그러나 우선 협상 대상국 지정으로 공식적인 조사와 협상이 개시되고 양국간 WTO 제소 등 치열한 공방이 전개되면, 한국차에 대한 해외의 이미지 손상이 우려된다는 것은 부정할 수 없다. 특히, 한국차의 해외 진출이 본격적으로 개시되는 시점에 보복 조치를 염두에 둔 협상이 본격화되어 해외 마케팅에 부정적인 영향을 줄 것으로 예상된다. 또한 이 기간중 수입차 판매의 부진과 함께 국내 시장의 과보호라는 비난 여론이 만일 해외로부터 거세게 되면, 한국차의

해외 판매는 불리해질 것이다. 한걸음 더 나아가, 한국차의 무역 역조 개선 압력이 높아지고 수량 규제의 부과 필요성 등 불리한 분위기가 형성되면 협상이 종료되기 전이라도 EU 등 선진국 지역 수출 신장에 악영향이 올 것으로 우려된다. 벌써 EU는 한국 자동차 시장의 폐쇄성을 비판하며 수량 규제의 필요성 등을 거론하고 있다. 이러한 부정적인 요인은 기아 사태, 내수 침체, IMF의 구제 금융 수혜로 인한 경제 정책 간여 등과 함께 한국 자동차 산업의 해외 진출에 장애 요인으로 작용할 것이다.

둘째, 협상이 결렬되어 100% 보복 관세 등 조치가 따를 경우, 한국차의 미국내 판매 가격은 지금보다 두 배로 뛰어 수출은 사실상 중단될 것이다. 대미 수출은 20만 1,470대(1996년)로 전체 자동차 수출의 16.6%, 금액으로는 17억 달러 상당에 이르고 있어, 대미 수출 불가는 자동차 생산과 무역수지에 직접적으로 악영향을 미칠 것이다. 또한 미국내 한국차의 이미지 업이 유럽을 비롯한 세계 각 지역에서 판매에 주는 긍정적인 효과가 크다는

점을 감안하면, 미국 수출 중단은 간접적으로 해외 여타 지역 판매의 위축을 초래할 것으로 우려된다.

셋째, 관세 등 세율 인하 조정으로 우리가 양보하는 선에서 타결될 경우 수입차 판매는 크게 증가할 것이다. 수입차 판매 여건은 선진국(EU제국)보다 더욱 유리해지게 되고 국내 자동차 시장과 수출에 의존하던 종래의 성장 전략은 거의 효력을 발휘할 수 없을 것이다. 이러한 방식으로 타결되면 우리에게 가장 불리한 결과를 초래할 것이다. 만일 세율 인하없이 행정 규정 조정으로 타결될 경우, 단기적으로 실질적이고 직접적인 마이너스 효과는 나타나지 않을 것이다.

### 공세적 방어로 협상

미국과의 통상 협상은 자동차의 대미 수출이 갖는 실질적이고도 상징적인 의미 때문에 험난할 것이다. 미국은 그런 점을 이용하여 일본과의 자동차 협상에서도 자율 수출 규제로부터 미국산 자동차와 부품

구매에 대한 구체적인 약속을 받아내는 등 상당한 성과를 거두었다. 미일 자동차 협상이 미국의 승리로 끝나갈 무렵 본격적으로 거론되기 시작한 한미 자동차 협상에서, 미국은 일본에서 얻은 것과 같은 성과를 한국에서도 얻어내야겠다는 의도를 공공연히 말했다. 슈퍼301조 발동도 그런 의도의 연장선 상에서 보아야 할 것이다.

한국 자동차 시장의 폐쇄성, 과다한 외부 자금 의존도, 신차 개발 자금 조달, 설비 확장 등은 해외 메이커들이 항상 주목해온 사항들이다. 올해 9월 협상에서 감지되는 미국이 기본 인식도 대체로 다음 세 가지이다. 첫째, 1% 정도에 이르고 있는 수입차 시장 규모를 내세우면서 한국 자동차 시장을 폐쇄적이라는 것이다. 그리고 수입차의 판매가 낮은 이유는 국내 시장의 두꺼운 보호 장벽때문이라고 한다. 둘째, 한국 메이커들이 설비 증설을 과도하게 추진하여 세계적인 과잉 공급 상태를 악화시키고 있다는 것이다. 1996년 한 해 동안 신공장 건설로 설비 증설과 앞으로의 계획을 근거로 들고 있다. 셋째, 한국 메이커의

적극적인 해외 진출로 인하여 미국 메이커들이 곳곳에서 견제를 받고 있다는 점이다. 동유럽이나 인도네시아, 인도 등 잠재력이 큰 성장 시장에 대한 한국 메이커의 두드러진 진출이 미국 메이커의 강력한 경쟁자로 부각되고 있다는 사실을 위협적으로 의식하고 있는 것으로 보인다.

이러한 생각을 바탕으로 깔고 있는 미국으로서 이번 협상을 과거처럼 단기적인 자동차 무역수지 개선에만 초점을 둘 수 없었을 것이다. 자국산 자동차의 판매 확대보다는 오히려 한국 자동차 시장의 구조 개혁을 촉발시켜 해외 진출을 억제하면서 국내 시장에서의 판매 쉐어도 확대시키겠다는 데 협상 목적의 무게를 더 두었던 것으로 이해된다. 즉, 다른 나라와는 달리 자동차 세계에서부터 사소한 형식 문제와 관행에 이르기까지 제반 문제를 부각시키고, 이를 해외 진출 문제와 결부시킴으로써 국내 시장의 완전한 조기 개방을 통하여 시장 구조 개혁을 자국에게 유리하게 전개시키려 한다는 의도를 느낄 수 있다. 아무리 시장이 잘 개방되어 있어도 일본처럼 거래

관계가 폐쇄적이면 개방으로 얻는 소득은 기대처럼 나타나지 않는다는 것은 일본 시장 진출을 통하여 미국이 뼈저리게 느꼈던 경험이다. 유통, 할부 금융, 차고지, 저당권 등 모두 관련 산업의 시장 관행과 맞물려 있는 단순한 문제가 아닌데도 미국식으로 고집하는 이유도 여기에 있을 것으로 짐작된다. 따라서 그와 같은 목적을 달성하기 위하여 미국은 IMF의 정책 권고를 받는 분위기를 틈타 협상을 리드하면서 한층 더 공세적인 전략을 고집할지 모른다.

이러한 공세에 대응하는 한국의 선택 폭은 시장 개방의 정도를 조절해야 하는 부담때문에 매우 제한적일 것이다. 그러나 WTO 협상을 염두에 두고 보다 더 객관적인 자료를 활용하여 공세적인 방어 전략으로 대응해야 할 것으로 생각된다.

첫째, 시장 점유율은 시장 접근 문제의 판단 기준이 되지 않는다는 점을 명백히 부각시킨다. 이미 미일간 자동차 협상과 반도체 협상에서 드러난 수치 목표 설정은 WTO 규범에 위배된다는 점도 잘 알려진 사실이기 때문이다.




둘째, 수입 관세를 미국 수준인 2.5%로 낮추라는 주장은 다른 나라의 예를 보면 전혀 근거없다는 점을 부각시킨다. 유럽연합(10%), 캐나다(9.2%), 호주(22.5%) 등 보다 낮으며, 미국도 상용차(25%)와 고급차(10%)에 대해서는 고율의 관세를 부과하고 있기 때문이다. 그러나 미국은 내국세제도와 결부시켜 관세를 낮추어야 한다는 주장을 펼 수 있다. 이 문제는 분리하여 대응해야 할 것이다.

셋째, 배기량별 차등 과세는 환경 오염, 에너지 절약, 교통 혼잡 등 사회적 비용 발생을 억제한다는 세계적인 추세 차원에서 운용되는 것이지, 결코 수입차에 대한 차별 의도가 아니라는 점을 주지시키도록 한다. 미국도 유럽이 미국의 배기량별 과세를 문제삼았을 때 고급차에 대한 사치세와 휘발유 낭비세가 합법적이라는 판결을 GATT체제에서 얻어낸 적이 있다.<sup>2)</sup>

넷째, WTO의 분쟁 해결 절차에 따라 해결 방안이 모색될 경우도 대비하여, 슈퍼301조에 의한 보복 조치가 WTO협정의

적용 대상이 아닌 외국의 불공정 무역 관행을 목표로 하는지 여부에 대한 대응 준비가 있어야 할 것이다. WTO의 유권 해석이 우리에게 유리하도록 충분한 자료를 객관적으로 증명하는 것은 매우 중요하다.

이러한 대응 전략과 함께 선진국 제도와 현저하게 차이가 나는 분야는 적극적으로 개선하여 더 이상 빌미를 주지 말아야 할 것이다. 특히, 자동차 관련 세제 문제는 단순히 배기량 문제가 아니라 세 구조 전반적인 차원에서 속히 재검토해야 할 문제이다. 새로운 안전 기준 도입이나 차고지 증명제, 저당권 문제 등도 현실적인 타당성을 무리없이 설명하거나 대안을 준비해야 할 사항이다. 제도 개선에 대한 노력을 게을리할수록 자발적인 개혁의 소지는 좁아지기 때문에 지혜를 모아 대처하는 때를 놓치지 말아야 하겠다. 

2) 이두환(1997. 11), "자동차 관련 세제의 개편 방향", 「기업경제」, p. 52 이하 참조.

<표 2> 한미 자동차 협상의 제반 현안

분야	미국측 요구	한국측 입장
세제 개편	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 단기적으로 자동차 관련 누진세체계의 완화</li> <li>· 중장기적으로 배기량별 세제를 연비 또는 가격 기준으로 변경 요망</li> <li>· 관세 위에 세금이 부과되는 구조 변경</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 법 개정과 관련된 사항은 국회 고유 권한으로 어떤 형태의 약속도 불가</li> <li>· 한국 자체적으로 필요한 경우 검토하도록 하는 것이 최선의 방안이며, 통상 문제만을 고려하여 검토할 수 없는 문제임</li> </ul>
관세 인하	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 미국 수준(2.5%)으로 인하</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· EU 수준(10%)보다 낮은 8%이므로 인하 불가</li> </ul>
짚차에 대한 자동차세	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 지프에 대한 자동차세 감면 축소를 현 수준에서 동결 요구</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 지프 자동차세 감면 폐지 방침은 1995년 양해록 체결 이전인 1993년에 결정된 것이며, 자동차세 감면 폐지는 지자체의 고유 권한으로 중앙정부는 이에 개입 불가</li> </ul>
안전 기준	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 완성 검사의 면제를 당초 1999년에서 1998년 중으로 앞당겨 시행</li> <li>· 자가인증제도를 2000년 1월 1일까지 도입 희망</li> <li>· 6 개 신규 안전 기준 철회</li> <li>· 자가 인증 도입시까지 1998년 1월 1일부터 안전 검사 면제 기준을 단계적으로 상향 조정(1998년 1월 1일부터 1,500 대, 1998년 6월 1일부터 2,000 대, 1999년 1월 1일부터 3,000 대)</li> <li>· Head Lamp에 있어 미국 수준으로 수용 요망</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 공정거래위 결정 규제 완화 과제로서 1998년부터 관계 법령 개정에 착수하여 1999년부터 시행 예정</li> <li>· 공정거래위 결정 규제 완화 과제로서 자가인증제도 및 강제리콜제도 도입을 추진하고 있으며, 도입 시기는 1999년에 결정 예정</li> <li>· 신규 도입 6 개 기준을 유지하고 4 개 기준이 미국 자체 기준과 동일한 바, 1997년 10월중 미국 업계의 자체 시험 성적서를 인정</li> <li>· 1998년 7월 1일부터는 KATRI가 인정한 미국내 EU 시험 기관에서 EU 기준 하에 실시한 시험 성적서 인정</li> <li>· 1995년 양해록에 따라 1998년 1월 1일부터 1,000 대로 상향 조정하고, 이에 추가하여 1999년에 1,500 대, 2000년에 2,000 대로 상향 조정 예정</li> <li>· 도로 여건상 미국 기준 수용 불가(EU 기준 채택)</li> </ul>
미니밴 승용차 분류	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 차종 재분류 조처 철회 또는 차종 분류 기준 변경에 따른 세 부담 변동은 없어야 함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 7~10인승 차종을 승용차로 분류하는 것은 미국 등 국제 기준을 따른 것이므로, 미국측 요청 수용 불가</li> <li>· 2000년에 승용차로 분류</li> <li>· 다만, 세 부담 증가를 고려하여 2005년부터 세 단계에 걸쳐 승용차 세율로 상향 조정</li> </ul>
저당권 제도 도입	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 할부 차량의 채권 회수 및 불법 거래를 방지하기 위해서는 장기적으로 저당권 설정 허용 요망</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 승용차저당권제도 도입 불가. 다만, 현재 정부가 검토 중인 자동차 등록증 원본을 대출 기관이 보관하는 방안을 도입</li> </ul>
차고지 증명제	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 향후 배기량 기준 차고지증명제 및 새로운 차고지 관련 세제를 도입하지 않겠다는 약속 요망</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 향후에 어떤 조치를 취하지 않겠다는 약속은 불가</li> </ul>
소비자 인식	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 한국 정부의 적극적이고 구체적인 조치 희망</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 정부 차원의 소비자 인식 개선 조치에는 한계가 있으나, 관심을 가질 것임</li> </ul>

자료: KAMA(1997).