2. 需要 增加가 豫想되는 多目的車(Multi-Purpose Vehicle)

○ (槪念) 기존 지프형 및 미니밴을 다목적차로 정의
○ (乘用車의 區分 基準 調整) 승용차의 구분이 현재 6인승 이하에서 10인승 이하로 확대되어 기존의 지프차나 싼타모의 세금 부담이 증가할 전망
○ (現況) 최근 승용차의 내수 시장은 정체되고 있는 반면에 다목적 차량의 내수 판매는 지속적으로 증가하고 있는 추세
○ (展望) 소득 증대에 따른 여가 활동의 확산, 소비자들의 수요 다양성 등으로 다목적 차량의 내수 판매가 점진적으로 증가할 전망
○ (課題) 소비자들의 다양화된 구매 행태에 적극적으로 대응할 수 있는 생산 및 판매 체제 구축이 필요

다목적차는 현대정공의 갤로퍼와 싼타모, 쌍용자동차의 코란도와 무쏘, 기아자동차의 스포티지, 아시아자동차의 록스타

○ (槪念) 국내에서는 다목적 차량(MPV)에 대한 명확한 개념 정의는 없는 상태임

- 96년 12월 정부가 승용차 범위를 기존 6 인 이하에서 10 인 이하로 상향 조정한다는 자동차관리법 시행 규칙을 개정·공포하면서 기존 「지프형」의 명칭을 「다목적형」으로 변경하기로 하였음
  - 다목적형에는 기존 지프형과 미니밴 등 레저용 차량이 포함되면서 세분개 규정되었음
  - 국내에서의 다목적형 차로는 현대정공의 갤로퍼와 싼타모, 쌍용자동차의 코란도와 무쏘, 기아자동차의 스포티지, 아시아자동차의 록스타 등을 들 수 있음

자동차관리법 시행 규칙 개정으로 기존의 9인승 지프차와 싼타모 등이 2000년에는 승용차로 분류

○ (乘用車의 區分 基準 調整) 96년 12월 개정·공포된 자동차관리법 시행 규칙에 따라 2000년에는 현재의 9인승 지프차와 싼타모가 승용차로 전환될 예정임

- 이에 따라 기존의 9인승 지프차와 싼타모의 세금 부담이 높아질 것으로 보임
  - 9인승 지프차의 경우, 취득·보유 단계의 세금이 506만 원에서 변경 후에는 약 614만 원으로 108만 원이 인상될 것으로 보임
  - 싼타모의 경우, 431만 원에서 617만 원으로 186만 원의 세

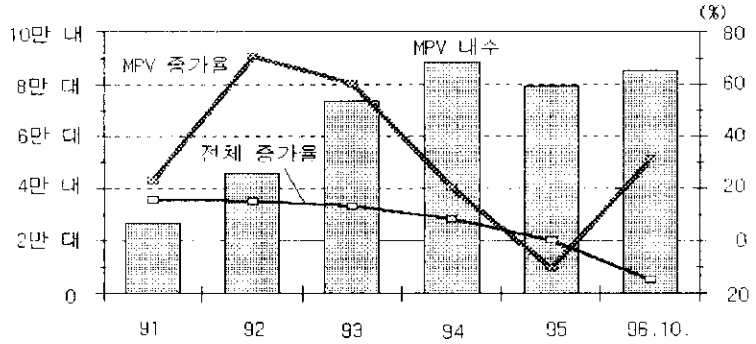
금 부담이 늘어날 것으로 보임

- 既 등록된 자동차는 현행 구분 기준을 따르되, 시행 일인 2000년 1월 1일부터 1년 동안 개정 규정에 따라 차종을 변경 등록할 수 있도록 하였음

내수 시장에서의 다목적차는 차종 다양화와 개성, 안전도 등의 요인으로 지속적인 성장세를 유지

○ **(現況) 다목적형 차는 우리나라 국토의 한계로 그다지 진가를 발휘할 장소가 없다는 단점에도 불구하고 그동안 지속적인 증가세를 보였음**

- MPV는 91~94년 동안 연평균 48.8%의 증가율을 기록해 같은 기간 동안의 전체 차량 연평균 증가율 12.1%의 4 배를 넘어서고 있음
  - 95년에는 디젤 차량에 대한 세금 감면 혜택이 줄어든데다 1차선 주행 금지 등으로 전년 대비 10.3% 감소한 79,500여 대를 판매하는 데 그쳐 증가 추세가 주춤하였음
  - 그러나 금년 들어서는 10월말 현재 85,100여 대의 판매를 보여 전체 판매에서 6.4%를 차지한 가운데 개성, 안전도 등을 감안, 꾸준한 성장세를 이어가고 있음
  - 이같은 현상은 국내 자동차 내수 시장이 15.0%의 감소율을 보이고 있는 점을 감안할 때 상당히 고무적인 것으로 판단됨



○ **(展望) 개성 다양화와 여가 생활의 증가로 국내 소비자들의 라이프스타일이 변하고 있는 데다가 안전성, 견고성 등으로 향후 다목적 차량의 판매는 지속적으로 증가할 전망임**

- 자동차 관리법 시행 규칙의 개정에 따른 세금 부담의 증가로 인해 다목적차의 수요 위축이 예상됨

수요 위축 요인 : 세금 부담 증가

- 그러나 2000년까지는 기존 稅制대로 세금이 부과될 것으로 예상되고
- 기존 다목적차의 소유자는 승합과 승용을 본인의 자유 의사에 따라 선택이 가능할 것으로 보임

- 다목적차에 대한 세금 부담의 증가가 수요 위축으로 이어지지 않고 있는 것으로 판단됨

수요 활성화 요인 : 안전성·실용성을 중시하는 소비자 구매 행태 증대, 수입차와의 경쟁을 위한 세제 개편 요구 증대, 소득 증대에 따른 여가 활동 증대

- 다목적차에 대한 특별소비세, 공채 매입액이 94년에 대폭 인상되었으나 96년 10월 현재 전년 동기 대비 20% 이상의 판매 증가율을 기록하고 있음
- 이는 소비자들의 수요 행태가 안전성이나 실용성을 중시하는 경향으로 변화하면서 다목적차에 대한 저변이 확대되고 있는 것으로 판단됨

- 자동차 시장 개방의 확대, 자동차 대중화의 진전 등으로 향후 자동차를 구입·등록할 때의 세금은 점차 낮아질 것으로 전망됨
- 내수 시장에서 수입차와 경쟁하기 위해서는 자동차 세제의 변화에 대한 요구가 강해질 것으로 보임
- 구입·등록 단계에서의 세금을 선진국과 비교해 보면, 우리나라가 미국에 비해 10 배 이상 높은 상태이며, 일본이나 독일에 비해서는 각각 5 배, 3 배 이상 높은 수준임
- 보유 단계에서는 일본과 같은 수준이나 미국이나 독일에 비해 상당히 높은 수준임

<주요국 승용차 제세 공과금 비교>

	한국	미국	일본	독일
공장도가	100.0	100.0	100.0	100.0
구입·등록 단계	145.4	104.0	108.2	115.0
보유 단계 (만 원/년)	40	1.6	40	10.8

자료 : 기아경제연구소, 「자동차관련세제의 개편방안 연구」, 1995. 12.

- 소득 증가에 따라 MPV車에 대한 관심과 수요가 증가하고 있음
- 국내 자동차 시장은 이제 성숙기에 접어 들고 있으며, 기존

차량 소유자 경우 추가로 구입하는 차는 다목적차가 될 가능성이 높음

- 이런 시점에서 소비자들은 차량 보유라는 단순 측면에 만족하지 않고 보다 효율적이고 실용적인 차량을 원하는 경향이 강해질 것으로 예상됨

- 자동차 문화가 성숙기에 이미 접어든 구미 각국의 시장은 미니밴과 같은 RV(Recreation Vehicle) 계열의 차량 수요가 증가하는 추세를 보이고 있음
  - 미국의 MPV(미니밴) 시장은 84년 24만 대에서 90년 100만 대 규모로 급성장하였으며, 93년 북미 시장은 114만 대로 승용차 판매의 약 10%를 차지하고 있음
  - 일본의 MPV 시장은 80년대에는 연간 10만 대에도 못미쳤으나 94년에는 25만 대 수준으로 급성장하였음
  - 서유럽 미니밴 시장도 96년 상반기 전년 대비 52.3%의 증가율을 기록하고 있음

○ **(과제) 다양화되는 소비자들의 구매 행태에 적극 대응할 수 있는 생산 및 판매 체제의 구축이 필요함**

넓은 소비층 확보가 필요

- 다목적차가 기존 승용차에서 얻을 수 없었던 실용성과 장점을 지니고 있다는 점을 소비자들에게 부각시켜야 할 것임
  - 또한 뉴모터라이제이션을 이끌 차종임을 소비자들에게 인식시킴으로써 넓은 소비층을 확보해야 함

유연한 생산 체제 구축 필요

- MPV 시장의 성장성을 감안할 때, 하나의 생산 라인에서 다양한 모델을 생산할 수 있는 생산 체제의 유연성을 확보해야 할 것임
  - 이는 소비자들의 다양한 구매 행태를 적극적으로 반영할 수 있는 생산 체제이기 때문임

(윤 창 호)