SOC 시설의 국제간 리스 활용방안

SDI No.2002-PR-17

2002

서울시정개발연구원
Seoul Development Institute

연 구 진

연구책임 이종규 • 서울시정개발연구원 연구위원

이 보고서의 내용은 연구진의 견해로서
서울특별시의 정책과는 다를 수도 있습니다.

목 차

제1장 연구의 개요 ····· 3
1.1 연구 배경과 목적 ····· 3
1.2 연구범위 및 방법 ····· 5

제2장 국제간 리스(Cross-Border Lease)의 현황 ····· 9
2.1 리스와 국제간 리스 ····· 9
2.2 국제간 리스의 추세 ····· 10
2.3 국제간 리스의 적용 모형 ····· 12
2.4 국제간 리스 활용 사례 ····· 23

제3장 국제간 리스 활성화 방안 ····· 29
3.1 국제간 리스 활성화를 위한 검토사항 ····· 29
3.2 국제간 리스 활성화의 조건 및 도입 방안 ····· 33

제4장 정책건의 및 시사점 ····· 43
4.1 정책건의 ····· 43
4.2 서울시 SOC건설사업에의 시사점 ····· 45

▌참고문헌 ····· 51

▌부록 ····· 55

그림목차

<그림 1> 리스거래의 위험 ····· 29

<그림 2> 국제간 리스거래의 VAT지불 ····· 37

제1장 연구의 개요

1.1 연구 배경과 목적

과거로부터 사회간접자본(social overhead capital, 이하 SOC라 약칭함)의 건설과 유지관리는 주로 정부나 공공부문의 비용부담과 책임하에서 이루어졌다. 이는 SOC가 비경합성과 비배제성이라는 공공재(public goods)의 특성을 지니는 경우가 많았기 때문이다. 또한 그 규모가 크고 수익성이 낮아 민간부문이 투자하기는 적절하지 않으며, 주로 공익(public interests)을 위하여 존재한 소치이다.

이와 같이 정부의 공공투자(公共投資) 계획에 의한 SOC의 복원이나 확충의 근대적인 효시는 2차 세계대전 후 유럽에서 진행된 마샬 플랜(Marshall Plan)이라 할 수 있다. 그 후 전쟁피해 복구를 위해 세계은행[1]이 창설되었는데, 그 중요한 역할 중 하나는 교전국의 재건설과 개발도상국의 개발을 위한 공공부문 자금지원이었다. 이때 세계은행의 대부분의 자금은 정부부문에 공급되어 SOC 구축에 집중되었다.

그러나 SOC의 확충/유지관리를 위한 정부와 공공부문의 투자에는 한계가 있고, 최근 들어 정보통신분야와 같은 새로운 투자수요의 발생으로 민간부문으로부터의 재원조달이나 민간금융기법 활용이 긴요하게 되었다. 이를 위해 우리나라는 1994년 소위 '사회간접자본시설에대한민간자본유치촉진법(이하 민자유치촉진법으로 약칭)'[2]을 제정하여, SOC 확충을 위한 프로젝트 파이낸싱(project financing) 도입의 법·제도적 근거를 마련한 바 있다.

---

1) 세계은행(World Bank)은 국제부흥개발은행을 약칭한 것이다. 1944년 브레튼우즈협정(Bretton Woods Agreement)에 따라 1946년 유엔의 전문기관으로서, 제2차 세계대전 후 각 국의 전쟁피해 복구와 개발을 위해 설립되었다. 주로 개발도상국의 공업화를 위해 융자하며 5~6%의 이율로 융자조건이 엄격하다.

2) 동 법은 1999년 '사회간접자본시설에대한민간투자법'으로 개칭, 개정되어 현재에 이르고 있다.

한편 이러한 민간부문의 자본조달도 기본적으로 자기자본에 의한 투자 이외에는 은행으로부터의 차입이나, 준자본형태의 주식이나 사채발행, 국제금융시장에서의 증권 발행 등과 같이 부채에 의존할 수밖에 없다. 이러한 재원은 조달비용이 클 뿐만 아니라 여러 가지 리스크(risk)와 함께 자금조달 자체의 불안전성, 그리고 상당히 복잡한 금융엔지니어링을 필요로 하게 된다. 그리고 정부에서는 민간사업자와 대주단이 부담하게 되는 각종 리스크에 상응하는 다양한 인센티브와 유인을 제공할 수밖에 없는 것이다.

이러한 민간자본 유치의 여러 가지 문제점을 고려할 때, 리스(lease)는 SOC 확충과 운영 및 유지관리의 원활화를 위해 리스크(risk), 유동성(liquidity), 그리고 환급구조(還給構造) 등의 적절한 균형을 제공하는 탁월한 금융수단으로 기대된다.

그 동안 서울시는 시민생활에 긴요한 다양한 유형의 SOC 조성과 확충에 많은 재정을 투입하였다. 특히 지하철 건설의 경우 중앙정부의 미미한 지원으로 금융권에서의 자본조달이나 양키본드(Yankee Bond)와 같은 해외채권의 발행으로 부채문제의 주원인이 되기도 했다. 대규모 SOC는 그 공공성과 공익성으로 말미암아 일반적으로 운영시 만성적인 비용초과와 채무상환 곤란 상태를 면하기 어려운데, 대표적으로는 지방정부 직영 사업소나 지방공사 형태로 운영되는 도시철도, 정수장, 하수처리 플랜트 등을 들 수 있다.

이러한 SOC 유형은 그 특성상 수익보다는 비용이 더 많이 소요되는 지출의 원천이 되기 쉽고, 이에 따라 지방정부는 심각한 재정적자나 만성부채에 시달리게 된다. 따라서 주민생활에 반드시 필요하고 공익에 공(供)하는 필수 SOC의 확충과 운영관리의 원활화를 위해서는 새로운 재원조달 방안이나 수익원(收益源) 발굴을 검토해 보아야 한다.

이러한 맥락에서 국경을 넘나드는 SOC시설/설비의 국제간 리스

(cross-border lease) 거래는 세계의 여러 지방정부와 산하기관, 공사를 포함한 공공기관에서 다양하게 활용되어 사업의 추진을 보다 원활하게 하여 왔다. 국제간 리스의 양 당사자는 해당 거래에 의해 세제상이나 현금흐름에서 모두 이익을 받게되는 것이다.

따라서 본 연구의 목적은 이와 같이 다양한 측면에서 이점이 많은 SOC자산에 대한 국제간 리스계약의 이론과 현황수준을 고찰하고, 리스거래의 형태와 구조를 조사/분석하며, 국내에 본격적으로 도입하고자 할 경우의 선결과제가 무엇인지를 시론적(試論的)으로 연구하고자 한다.

1.2 연구범위 및 방법

본 연구의 내용적 범위는 국제간 리스의 제반 측면을 고찰하는 것인바, 특히 국제적으로 거래 건수와 계약 규모가 가장 크고 공공부문에서 활용하기 적합한 미국형 알선리스(leveraged lease) 형태를 주로 살펴본다.

본 과업에서 다루는 주요 연구내용은 다음과 같다.

- 리스와 다른 금융기법과의 차이
- 국제간 리스의 추세와 활용 가능성
- 국제간 리스계약의 구조와 대표적인 모형
- 국제간 리스를 이용한 SOC 확충의 간단한 해외 사례
- 국제간 리스거래의 활성화를 위한 쟁점 사항과 선결 조건
- 국제간 리스 활용의 정책적 시사점

본 연구는 국·내외 관련 문헌과 논문을 섭렵하고, 인터넷을 통하여 최신 관련 정보와 현황자료를 구득하여 보완한다. 더불어 현업에서 활동하

는 국·내외 국제금융 주선 컨설팅회사의 실무자들의 의견을 청취하여 자산(資産)을 이용한 리스계약의 현황수준(state-of-the-art)을 보다 면밀히 파악하고자 한다.

▌관련 용어의 조작적 정의

리스시장에서는 보통 대주(貸主, lessor)는 임대인, 리스회사(대여회사), 리스업자, 또는 시설대여자라 칭하고, 차주(借主, lessee)는 임차인, 리스이용자, 시설이용자 또는 이용자로, 그리고 설비(設備, equipment)는 시설, 리스자산 또는 리스물건, 렌탈(rental)은 리스이용료, 리스료 등으로 다양하게 불려지고 있다. 본 연구에서는 리스에 관한 이와 같은 다양한 용어 사용에 따른 혼란을 피하기 위해 주요 용어에 대해 다음과 같이 조작적으로 정의하고자 한다.

- ▌리스회사(lessor) : 시설·설비·기기 등에 대해 정기적으로 리스이용료를 받고 이를 빌려주는 임대업을 하는 회사
- ▌리스이용자(lessee) : 리스회사로부터 시설·설비 등을 리스이용료를 지불하고 빌려 사용하는 자
- ▌리스자산(asset) : 리스의 대상이 되는 자산
- ▌출자자(investor) : 리스회사의 설립과 정상적인 영업활동을 위한 자본 중에서 자기자본(equity)을 투자한 자
- ▌대여자(lender) : 리스회사 등에 금전을 대부하거나 대부·차용의 중개를 업무로 하는 주체나 이러한 주체들의 모임
- ▌특수목적 법인(SPC): 국제간 리스 계약과 리스활동을 중개하거나, 리스자산의 전대(轉貸)를 위해 특별히 설립된 법인

제2장 국제간 리스(Cross-Border Lease)의 현황

2.1 리스와 국제간 리스

일반적으로 리스(lease)란 특정한 경제적 자원의 사용권을 일정한 기간 동안 리스회사(lessor)가 리스이용자(lessee)에게 이전하고, 리스이용자는 그 대가로서 리스이용료를 리스회사에게 정기적으로 분할 지급하는 형태의 계약을 말한다(한국조세연구소, 2001). 이를 달리 말하면, 기계나 설비 등을 도입하려고 하는 기업을 대신하여 리스회사가 그 자산을 구입하여 장기간 동안 약정한 바에 따라 리스이용료를 받는 것을 조건으로 그 자산을 임대하는 형식으로 행해지는 효율적인 설비조달 수단을 말한다.

리스의 종류에는 회계처리준칙에 따라서 금융리스(financial lease)[3]와 운용리스(operating lease), 리스기간으로는 장기리스와 단기리스, 원금회수 여부에 따라서는 완전회수리스(full pay-out lease)와 부분회수리스(partial pay-out lease) 등으로 구분하며, 거래형태에 따라서는 국내리스(domestic lease)와 국제간 리스(cross-border lease) 등으로 나눌 수 있다.

여기에서 본 연구의 대상이 되는 국제간 리스란 국가를 달리하는 리스회사와 리스이용자간의 국경을 넘어 이루어지는 리스거래를 의미한다. 국제간 리스는 주로 선박, 항공기, 건설장비, 컨테이너, 전동차(rolling stock), 플랜트 등과 같이 그 규모가 크고 고가인 설비나 SOC시설에 대해 이루어지고 있다. 현재 주로 미국이나 구라파를 중심으로 알선리스(leveraged

3) 금융리스(financial lease)란 리스자산의 소유에 따른 위험과 편익이 실질적으로 리스이용자에게 이전되는 리스를 의미하며, 그 외의 경우에는 모두 운용리스(operating lease)로 분류된다. 금융리스로 분류되기 위해서는 리스기간 동안 실질적인 계약해지 금지조건이 부과되어야 하는데, 리스기간 종료시 리스이용자에게 리스자산의 소유권이전이나 염가구매선택권이 약정되었거나 리스기간이 리스자산 내용연수의 100분의 75이상인 경우, 그리고 기본리스료의 현재가치가 리스자산 공정가액의 100분의 90이상인 경우 등이 금융리스에 해당되는 예라 할 수 있다.

lease) 형태가 주종을 이루고 있으나, 일본의 경우는 운용리스(operating lease)의 형태로 나타나기도 한다(Ingo Doescher, 2002).

알선리스란 리스회사가 전체 자금의 일부(보통 20 ~ 40% 수준)를 제공하고 그 나머지는 제3자인 대주단(third-party lender)이 자금을 공여하는 리스거래 형태를 의미한다. 이는 리스회사가 받는 혜택이 통상적으로 리스할 설비(장비)의 총비용을 근거로 하기 때문에, 리스회사의 투자라는 것은 제3자 차입에 대해 "알선(斡旋)"이라 볼 수 있기 때문이다(http://continopartrners.com/cp02002.html).

2.2 국제간 리스의 추세

현재 세계적으로 대규모 SOC나 프로젝트에 활용되고 있는 국제간 리스금융의 최소 투자규모는 약 1,500억원에서 2,000억원 규모로 파악되고 있다. 그리고 미국의 알선리스시장이 세계적으로 가장 큰 주요 시장으로 평가되고 있는데, 총 규모는 2002년 기준 약 3000억불(약 375조원)에 이르는 것으로 추정되고 있다(Ingo Doescher, 2002). 따라서 방대한 국제 리스시장 전체에서 미국 베이스의 알선리스 계약만을 고려하더라도 대략 1,800건 ~ 2,500건의 대규모 리스가 진행 중이라는 계산이 나온다.

리스 후 서비스 계약(lease to service contract)에 주로 활용되는 자산 형태로는 전동차(rolling stock), 선박과 항공기, 발전소(發電所) 시설, 배전(配電)시설 및 설비, 수처리 플랜트(water treatment plant)와 관망, 자원회수시설, 선로(rail track), 항만시설 등이다. 유럽지역에서 주로 거래되는 SOC 관련 리스자산으로는 가스와 전력공급체계, 하수도, 정수 플랜트, 철도시스템 또는 발전소 등으로 이제 점차 그 범위가 확대되어 가고 있다.

한편 국제간 리스 시장에서 주목받는 리스상품 중 하나로서 QTE(Qualified Technological Equipment)를 들 수 있다. QTE는 미재무국 산하 국세청(IRS)의 국세코드(Internal Revenue Code)의 168(I)(2)(A)

항에 규정된 '첨단기술 의료장비', '고객의 구내에 설치하는 첨단 전화국 장비(high-tech telephone station equipment)', '컴퓨터와 주변기기'[4] 등을 의미한다. 그런데, 시장에서 실제로 거래되는 QTE 리스 상품군으로는 항공교통통제시스템, 수화물취급시스템, 우편물분류설비, 자동수입징수시스템, 선로 및 신호시스템, 전기통신조작시스템 등을 들 수 있다(Ingo Doescher, 2002, p.13, 16).

QTE 리스자산에 대한 출자자들은 여러 가지 상당한 수준의 세금혜택을 누리고, 이러한 혜택으로 말미암아 리스이용자들은 비용절감 효과가 매우 큰 편이다. 리스이용자들은 다른 설비/장비에 비해 높은 수준인 순현가(NPV) 기준 최고 6% ~ 9%의 선불 수익을 기대할 수 있다. 그리고 리스이용자들은 지방세 감면 목적으로 소유권을 유지하면서도 최소한의 사업상 부담만을 지게 된다.

한편 대부분의 QTE 리스는 통신장비(telecommunications equipment)에 적용되는 이유로, 수명이 긴 항공기 시뮬레이터(aircraft simulators), 공항관제시스템, 그리고 교통관련 장비들은 QTE 기법을 활용하기 쉽고 활용가능성도 높은 편이다(http://abernstein.home.mindspring.com/qte.html). 따라서 미국의 리스회사나 arranger들은 항공기나 시뮬레이터 제작회사, 항공기 운전교습 업체, 시립 대중교통시스템 등을 대상으로 유형별로 최적의 QTE 리스 파이낸싱을 고안, 활용하고 있다.

대부분의 나라에서 리스 자산은 등록을 필해야 한다. 미국의 경우 항공기는 미연방항공국(Federal Aviation Administration), 선박은 미국해안

4) 여기에서 '컴퓨터와 주변기기'라는 것은 '사람에 의하여 또는 사람의 도움없이 스스로 정보를 받아들이고 이를 처리하여 그 결과를 도출해 내는 기기로서 메모리와 논리, 계산 및 제어능력을 가진 중앙연산처리장치로 구성되어 있는 것이다. 주변기기란 오프라인 또는 온라인 상에서 중앙연산처리장치의 통제하에 있는 부수적인 장비를 의미한다.

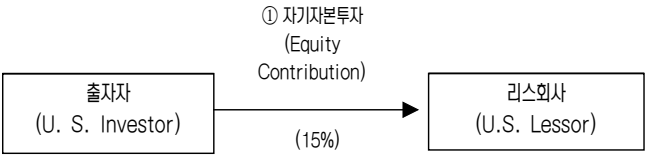
선경비대(U.S. Coast Guard)에 각각 등록해야 한다. 그 외에도 미국에서는 철도차량(railroad cars)이나 道外車輛(over-the-road vehicles), 그리고 다른 장비들도 해당 부서에 등록할 의무가 있다. 이러한 장비들을 등록하지 않거나 등록증명서를 멸실한 경우에는 상당한 불이익이나 벌금을 물고, 장비를 강제로 철거당하거나 운영 및 리스를 할 수 없게 된다. 그리고 해당 등록청은 장비의 변경이나 개량을 요구할 수 있으며, 리스계약에 의하여 리스이용자에게 의무가 없는 경우에는 리스회사가 자체 자금으로 이에 부합하는 조치를 취해야 한다. 심지어는 일정기간 동안 장비사용을 금하여 서비스 제공이 중단될 수도 있다(ICON Income Fund Nine, LLC, 2002, 36).

리스자산의 경제적 유효수명(economic useful lives)을 고려할 때, 리스기간 만료시 해당 자산의 경제적 유효수명이 1/3이상 잔존하는 것이 리스 후 매각이나 판매 후 리스에 유리하다. 따라서 리스이용자들은 리스자산이 구형이거나 기술적으로 시대에 뒤떨어진 모델이거나 지나치게 마모된 것은 리스대상 자산으로서 가치를 인정하지 않는 편이다. 그러나 리스회사나 출자자들은 상기(上記)한 바와 같은 저급(低級)한 리스자산이나 급격한 자산가치의 하락이 예상된다 하여도 높은 수익을 얻을 수 있다면 리스대상 자산으로서 가치가 있다고 본다.

2.3 국제간 리스의 적용 모형

국가 사이에 이루어지는 리스계약의 형태와 그 효과는 다양하다. 국제간 리스의 대표적인 나라는 세계에서 가장 규모가 큰 리스시장인 미국이다. 미국을 기반으로 하는 국제간 리스(US Cross-Border Leasing)의 한 형태로 전대(sub lease)를 통하여 고객인 리스이용자가 선불지급(up-front)의 혜택을 볼 수 있는 리스계약의 구조는 다음과 같다(Global Capital Finance, 2002, 17 ~ 30).

□ 1단계 : 출자자의 자기자본 투자



리스회사(lessor)는 출자자로부터 자산총액의 15% 내외의 수권자본으로서의 자기자본(equity) 투자로 설립된다. 출자자는 자기자본 투자해당액에 대해 감가상각에 의한 세금 공제혜택을 받으며, 비용의 손비처리에 의한 공제가 가능하다.

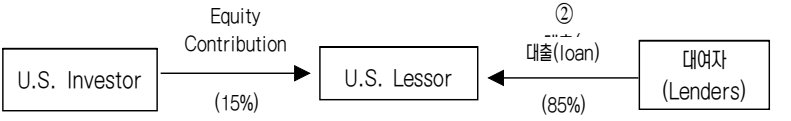
여기에서 출자자는 은행, 보험회사, 일반 회사, 공익사업체, 개인 등이 모두 포함된다. 한편 과세목적으로 보면 출자자들이 모여 설립한 회사형태의 투자에 대해서는 법인(法人)이라기보다는 합명회사(partnership)로 간주하는 것이 일반적이다(ICON Income Fund Nine, LLC, 2002, 40). 지금까지 과세목적으로 볼 때, 미국에서 일반사업체의 경우는 주식회사(corporation) 또는 합명회사로 취급되어 온 것이 상례였다.[5)]

리스자산(장비/설비)에 대한 감가상각과 비용회수 공제액(cost recovery deductions)은 리스가 이루어지는 리스계약의 과세상의 분류에 따르게 된다. 엄밀하게 말하면, 공제 혜택은 리스계약이 장비/설비에 대한 진성리스

5) 미국의 연방소득세 과세에 있어서는, 유한회사(limited liability companies) 자체는 과세대상이 아니며 소속된 개인 출자자들이 회사의 수입과 손실에 대해 개별 지분에 따라 세금을 납부하거나 공제혜택을 받게된다. 합명회사로서 과세되는 유한회사의 세제상의 한가지 잇점은 회사의 수입에 대해 연방정부에 의해 단 한차례만 과세된다는 것이다. 유한회사는 IRS에 정보제공용 소득세신고서는 제출하나 연방소득세는 납부하지 않는다. 따라서 그만큼 개별 출자자들은 더 많이 배당받을 수 있다. 이에 반해 주식회사의 경우, 그 수입에 대해서는 법인소득세를 납부하게 되어 주주들의 배당금이 줄어들게 되고, 주주들은 배당금에 대해 개인소득세를 또 납부하게 되므로 두 번 과세되는 셈이다.

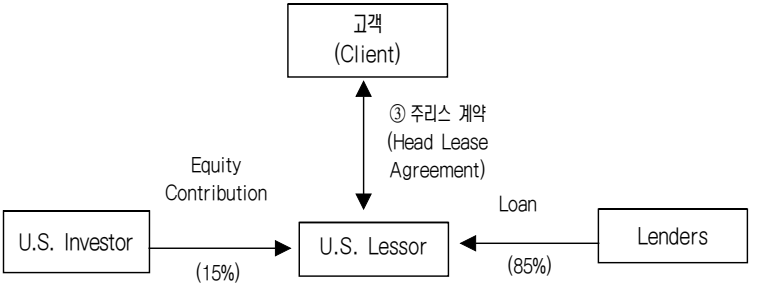
(true lease)[6]인 경우에 한해 받을 수 있다. 만약 당해 리스거래가 매매, 자금조달 또는 융자나 리파이낸싱(Refinancing)으로 분류되는 경우에는 감가상각과 비용회수공제를 받을 수 없으며, 과세 목적으로 보면 소유권이 구매자(즉 명목상의 리스이용자)에게 넘어가는 것으로 취급되는 것이다.

□ 2단계 : 리스회사(lessor)는 貸主로부터 차입



리스회사(lessor)의 자산총액 중 자본을 제외한 나머지 85% 정도는 은행 등 대주(貸主)들로 부터 차입하게 된다. 이에 따라 소위 말하는 트러스트(trust) 또는 기업합동 형태의 회사가 설립되는 셈이 된다. 이때 대여자는 대출에 따른 이자를 수령하게 된다.

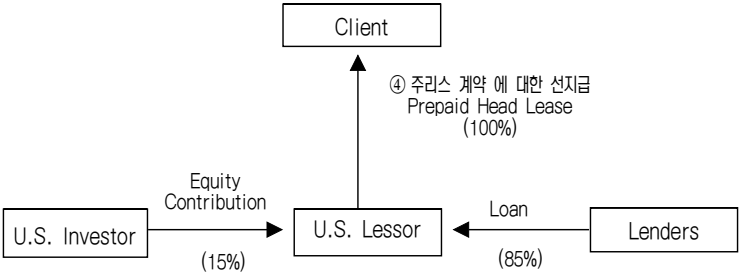
□ 3단계 : 고객(client)과 리스회사의 주리스계약 체결



6) 리스회사가 리스자산의 소유권을 보유한 경우를 의미한다.

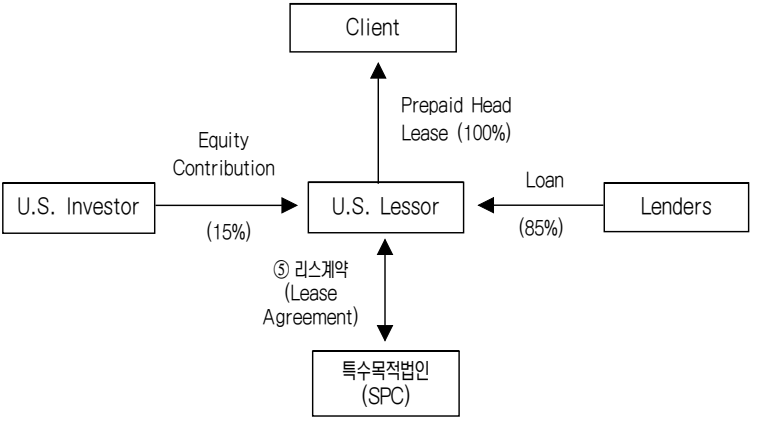
고객인 리스이용자의 자산(asset)은 리스회사(lessor)에 매각이나 리스의 방법으로 해당 자산의 권리가 양도된다. 매각이 아닌 리스의 경우는 주리스 계약(head lease agreement)이 체결되는 것이다.

□ 4단계 : 지불약정에 의한 리스회사(lessor)의 asset costs 선지급



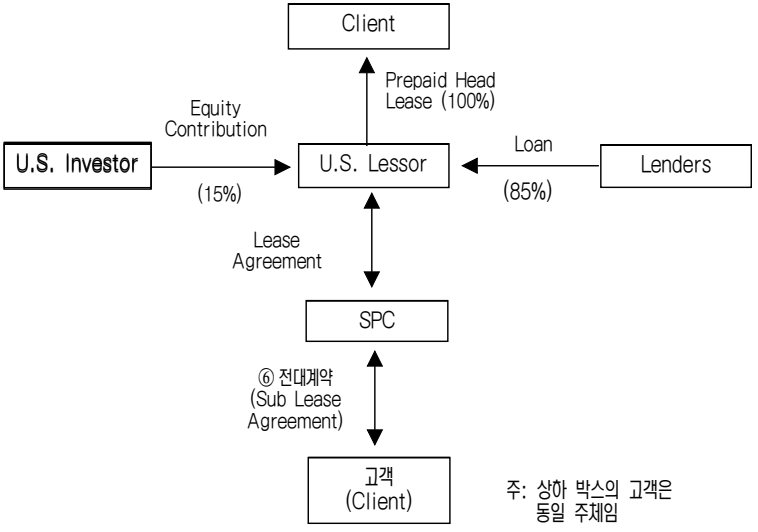
리스회사(lessor)는 주리스 계약에 의해 리스이용자인 고객에게 자산의 양도받은 권리에 대한 대가를 선지급한다. 이는 일종의 '자산 비용(asset costs)'이라 할 수 있다.

□ 5단계 : 리스회사는 특수목적법인(SPC)에 자산을 리스



전술한 바와 같이 국제간 리스거래에 있어 거래하는 양 국가사이에 관세와 부가가치세, 원천과세의 부과 등이 이루어지는 경우, 이러한 과세가 감면 또는 면제되는 조세피난처(Tax Haven) 지역인 버뮤다, 바하마, 케이만 군도 등 제3국에 특수목적법인(SPC)을 설립하여 상기한 각종 세제혜택을 누릴 수 있게 된다. 이때 리스회사는 제3국의 SPC와 다시 리스계약을 맺게되며, SPC는 리스이용자(lessee)와 전대(sub lease)계약을 하게 된다.

□ 6단계 : 특수목적법인이 고객에게 자산을 전대(轉貸)

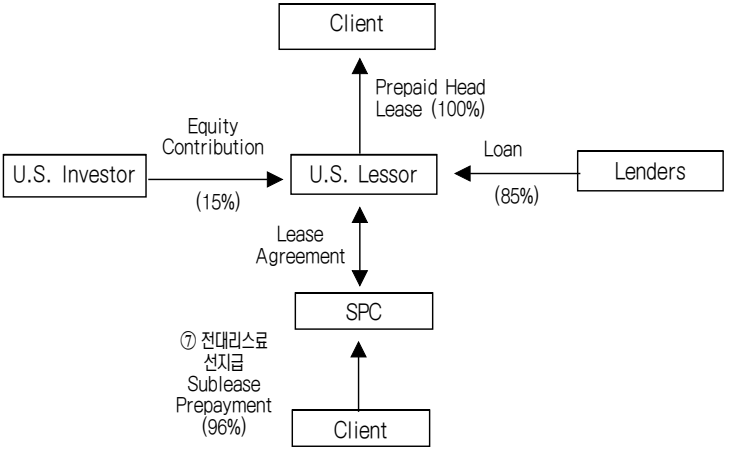


그러나 SPC를 별도로 설립하는 위의 5, 6단계에서 예시한 바와 다르게 SPC를 설립하지 않는 미국형 국제간 리스거래에서는 리스자산에 대해 리스회사와 리스이용자사이에 소위 말하는 "리스후 재리스(lease & lease back[7])"가 직접 이루어진다. 이 경우 리스이용자 국가에서 진행되고 있는 감가상각(ongoing depreciation)이외에, 경제적이며 세금과 관련있는 자산

의 감가상각(depreciation of the economic and tax-relevant property)이 미국의 해당 리스회사에 의해 발효되는 것이다.

이때 이 리스회사는 아래의 8단계에서 보는 바와 같이, 획득한 세금 편익의 일부를 리스이용자에게 "순현금이익(net cash advantage)"으로 선지급(先支給)하게 된다. 그러나 이 경우 민법에 의한 소유자는 항상 리스이용자(lessee)가 되는 것이다 (www.immorent.at/english/02_leistungen/04_internat-ge../02_us_cross-border.ph).

□ 7단계 : 지불약정에 따라 고객이 특수목적법인에 전대리스로 선지급



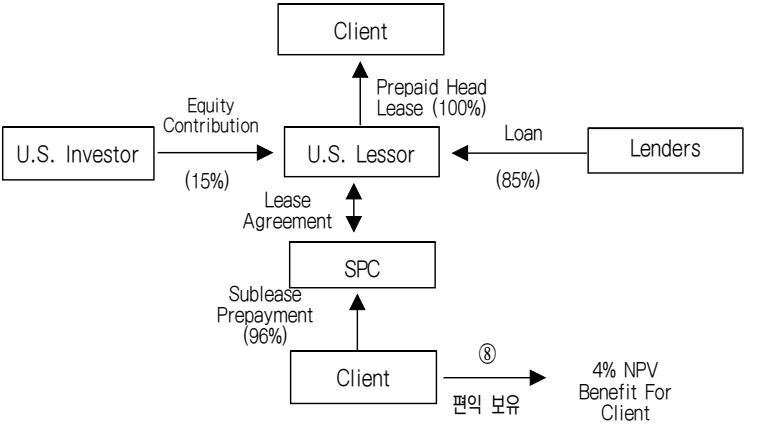
한편 리스회사가 리스자산을 리스이용자에게 다시 리스하게 될 때, 리스기간 만료에 즈음하여 리스이용자는 리스자산에 대한 고정가격구매선택권(fixed price purchase option)을 갖게 되어 거래에 있어 리스회사의 지

7) 일반적으로 lease-back은 sale and leaseback, sale-lease-back이라고도 하며, 임대차 계약부 매각이나 매각차용(賣却借用)이라 부르는 경우가 많다. 여기에서 lease & lease back은 '리스 후 재리스'나 '임대차 계약부 리스'라고 부르는 것이 타당할 것이다.

위(地位)를 구입함으로써 효과적으로 그 거래를 파기할 수 있다 (www.imakenews.com/gtax/e_article000001649.cfm). 리스이용자는 전술한 '자산비용(Asset Costs)'을 활용하여 리스이용료(rent)와 구매선택가격을 지불해야 하는 약정을 경제적으로 무효화 내지는 파기할 수 있게 된다. 이러한 자산총액중 부채 해당부분(약 85%)은 대주(貸主)와 관계가 있거나 또는 대주가 아닌 은행에 예입될 것이고, 나머지는 구매선택가격 지불일에 만기가 도래하는 미국 재무부 증권(U. S. Treasury Bills)이나 무이자(표) 증서(zero coupon instruments)를 구입하게 될 것이다. 만기일의 미국 재무부 증권의 가치는 구매가격의 자기자본 부분을 지불하기에 충분하여야 한다 (www.imakenews.com/gtax/e_article000001649.cfm).

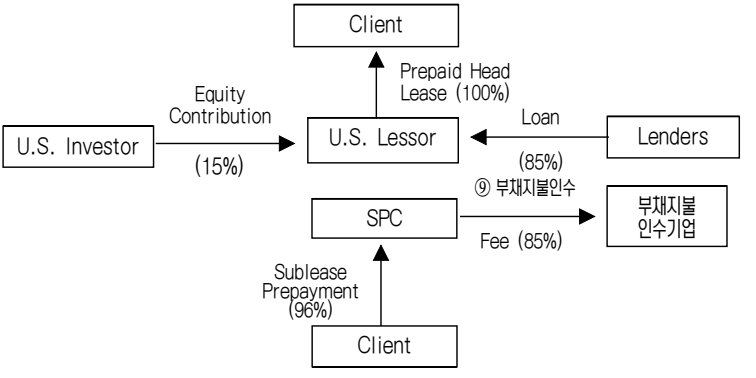
자산비용(Asset Costs)과 예금총액(the sum of the deposit, 85%) 및 미국 재무부 증권구입에 필요한 총액의 차이가 바로 리스이용자의 편익이 되는 셈이다. 한편 출자자의 편익은 미국에서의 거래에 따른 세금혜택으로부터 발생하게 된다.

□ 8단계 : 고객은 4%의 순현가 편익 취득(100% - 96%)

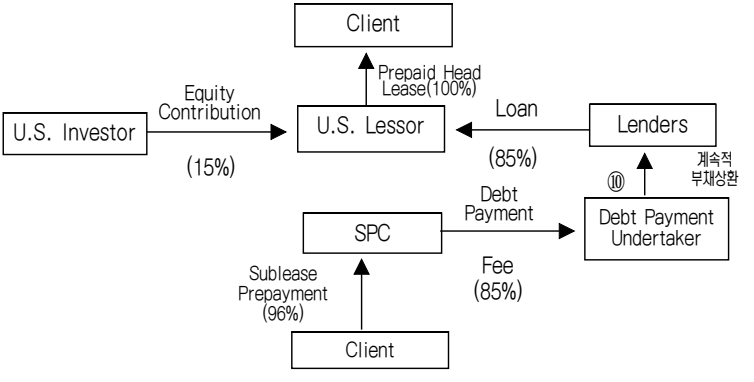


전술한 바와 같이, 미국형 국제간 리스에서 리스이용자(고객)는 리스자산 평가액(assessed value)의 약 4% 수준(리스 대상물에 따라 보통 3%~6% 정도)의 순현금 이익(net cash advantage)을 거래(계약) 직후에 받게된다. 이러한 현금이익의 규모와 수준은 리스자산의 종류, 이자율, 리스기간, 리스회사/출자자에 적용되는 관련 세법, 최초 거래 비용 등 다양한 요인에 의해 결정된다(www.fta.dot.gov/library/policy/IFT/itf2.htm).

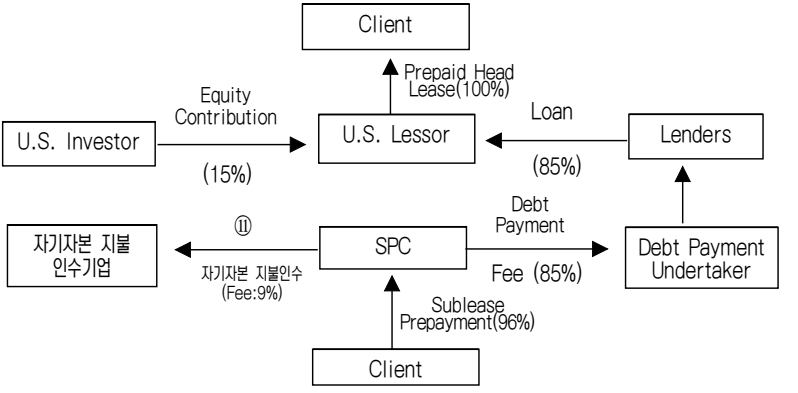
□ 9단계 : 특수목적법인이 지불약정에 따라 부채부분을 선납



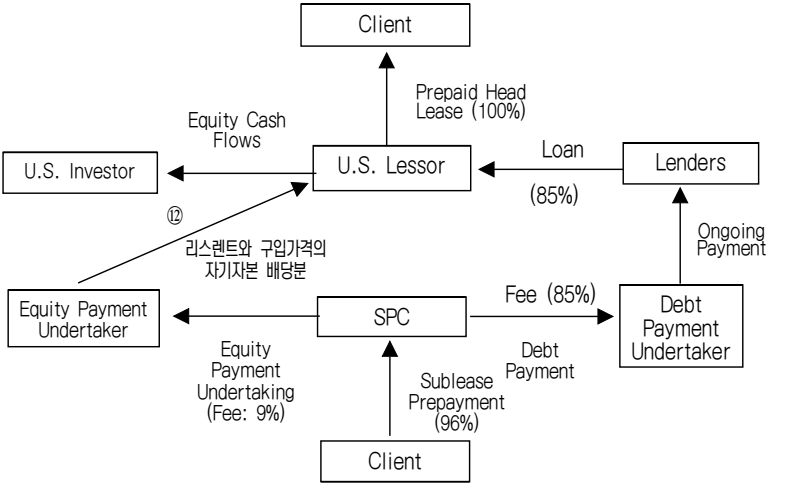
□ 10단계 : 리스기간 동안의 부채상환



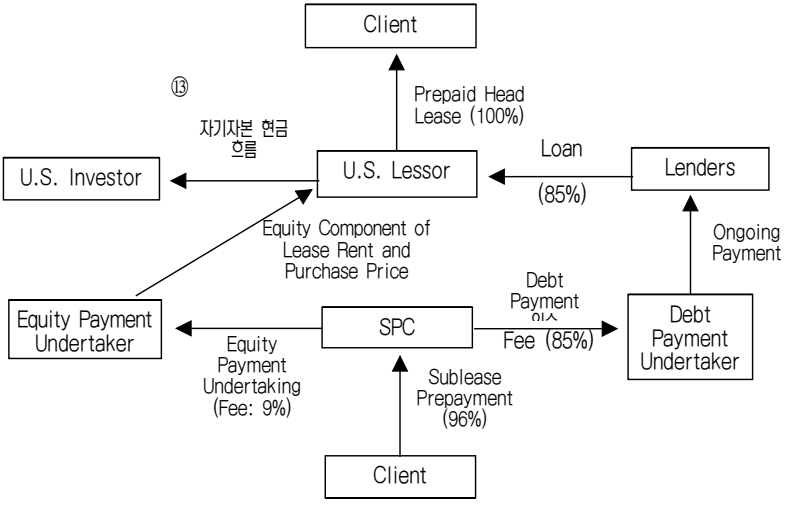
□ 11단계 : 특수목적법인이 리스 지불약정의 자기자본 부분에 대해 선납



□ 12단계 : 만기도래시 리스지불약정의 자기자본 부분을 리스회사에 지불

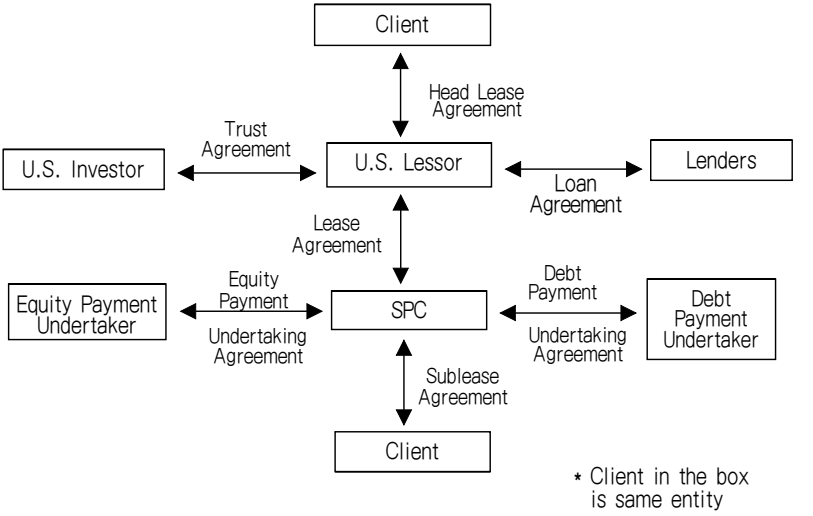


□ 13단계 : 출자자에게 자기자본의 캐시플로우 배당



리스후 재리스(lease & lease back)나 리스후 서비스계약(lease to service contract)에 의한 국제간 리스의 마지막 단계는 리스회사의 출자자에 대한 캐시 플로우(cash flow)의 배당이라 할 수 있다. 그런데, 리스기간 만료에 따라 리스이용자의 자산이용권(利用權)이 끝날 때에도 해당 시설/설비의 경제 효용은 상당 부분 남아있다는 사실은 출자자에게 매우 중요하다(ICON Income Fund Nine, LLC, 2002, 33). 이 같이 최초 리스기간이 만료되었을 때 남아있는 잠재가치(potential value)를 해당 리스자산의 잔여가치(residual value)라 부르는데, 리스에 있어 출자자들에게 최종적으로 돌아가는 이익의 많은 부분은 이러한 잔여가치의 규모에 달려있다. 또한 이러한 잔여가치의 존재는 리스를 (시설/설비와 관련한) 다른 금융기법과 구별하게 하는 가장 중요한 특징이라 할 수 있다.

□ 종괄요약 : 국제간 리스계약의 구조



리스계약이 만료될 때, 리스회사는 기존의 리스이용자와 리스계약을 연장 또는 갱신하거나 새로운 리스이용자에게 리스할 수 있는 선택권이 있다. 그 외에도 리스자산인 시설/설비를 기존 리스이용자나 제3자에게 매각하는 방안이 있을 수 있다. 이와 같이 리스 만료시 리스자산을 처리 또는 재배치하는 활동을 리스업계에서는 리마케팅(remarketing)이라 부른다 (ICON Income Fund Nine, LLC, 2002, 37).

물론 리스회사가 개별 리스계약에 대하여 이러한 리마케팅 전략을 수립하기 위해서는, 당해 회사가 관여하고 있는 모든 리스투자에 대해 정기적이며 심층적인 검토가 선행되어야 할 것이다. 즉 시장상황 변화에 대응하여 회사의 경영목표에 부합하도록 어떤 리스계약은 존속시키고, 어떤 리스자산은 매각하는 소위 말하는 포트폴리오 리뷰(portfolio review)를 필요로 한다. 이런 결정을 위해서는 리스회사의 영업실적, 전반적인 경제상황,

조세에 대한 고려, 리스자산의 성격과 현황, 리스이용료를 부담할 리스이용자의 재정상태, 회사에서 활용 가능한 대안 투자의 기회 등 다양한 요인들을 참고해야 한다.

2.4 국제간 리스 활용 사례

(1) 캐나다 에드먼튼시의 경전철 연장선(LRT Extension) 건설 및 재원조달

캐나다 에드먼튼시의 경전철 연장선 건설/운영을 위한 재원조달 후 리스(finance and lease back)사례는 우리에게 참고할만하다. 지난 2001년 에드먼튼시 재정국 법인서비스과(Corporate Service Department)는 시의 경전철시스템 구축을 위한 최소 비용(all-in cost 기준)을 파악하기 위해 다양한 재원조달 대안을 검토하였다. 검토 결과, 알버타주 시영금융공사(AMFC: Alberta Municipal Financing Corporation)를 통하여 차입이 가능한 것으로 나타났다.

이에 따라 에드먼튼시는 알버타주의 신용등급에 따른 이자율로 자금조달이 허용되었다. 에드먼튼시의 신용등급은 양호한 편이나, 알버타 주의 신용등급보다는 한 단계 낮은 등급이었다. 캐나다에서는 알버타 주와 캐나다 정부만이 가장 낮은 이자율로 차입이 가능하다. 어떤 다른 정부나 법인 또는 단체도 최저 이자율로는 자금을 조달할 수 없다(Hayter R., 2002).

에드먼튼시가 캐나다의 국내 리스 약정에 착수한다면 이는 다른 법인(즉 리스이용자)의 차입 능력에 의존하는 것이 되는데, 이는 에드먼튼시가 활용 가능한 AMFC의 저금리 금융과는 경쟁이 되지 않는 수준이다.

대안적인 차입방법을 검토한 최종 결론은 리스이용자와 에드먼튼시가 세금혜택(tax advantage)을 공유할 수 있는 구조로 리스약정을 체결할 잠재력이 있다는 것이었다. 이런 형태의 리스는 캐나다 세법(稅法)체제에서는

어렵고, 전통적으로 미국의 리스이용자와 함께 수행하는 국제간 리스로 가능하였던 것이다.

이런 방법으로 에드먼튼시는 외부 당사자인 리스이용자에게 자산(경전철시스템)을 판매하고, 이를 다시 리스하여 리스기간 동안 리스이용료를 정기적으로 납입하게 된다. 이를 위해 에드먼튼시는 경전철 매각대금을 쓰지 않고 계속 보유하여 미래의 리스이용료 납부에 사용한다는 약정으로 자본을 유치한 것이다. 그리고 외부 당사자인 리스이용자에게는 자산을 소유함에 따른 감가상각 비용(depreciation cost)과 같은 세금혜택을 부여하게 되는 것이다.

이런 유형의 국제간 리스로 임대인인 에드먼튼시에게는 공유된 세금혜택의 형태인 선불급(up-front)이 지급되었다. 이 경전철시스템의 국제간 리스를 위한 개략추정액은 그 자산가치를 20억불로 가정했을 때 약 4,000만불(1회 납입금) 정도이다. 에드먼튼시가 AMFC로부터 저금리로 차입할 수 있음을 고려하면, 이런 형태의 리스는 재원조달의 원천이라기 보다는 시정부에 한차례 자금을 제공하는 수준으로 보는 것이 타당하다. 따라서 에드먼튼시는 아직도 다른 재원조달원을 통해 SLRT 연장선 프로젝트에 대한 재원조달을 필요로 하고 있다.

(2) 미국회사의 알선리스 사례

일종의 어레인져(Arranger)로서 미국의 리스회사인 Haarmann Hemmelrath사는 독일회사인 Kommunnale Wasserwerke Leipzig GmbH(KWL)의 부탁으로 Leipzig 소재 5개 하수처리장에 대해 미국 알선리스 형태로 약 1억불의 국제간 리스 계약을 성사시켰다.

이 프레임에 의해 합의된 종합 계약 패키지는 미국의 관련 법 적용을 받게 되었는데, 기본합의에서는 당사자 사이에 매우 장기간 동안 적용되는

두 건의 역리스계약(two counter lease contracts)을 맺기로 합의가 이루어졌다. 이에 따라 독일회사인 KWL은 리스회사(lessor)로서의 역할과 하수처리장에 대한 새로운 리스이용자(lessee)로서의 역할을 모두 맡게 되었다.

이 계약의 파트너는 미국의 한 신탁회사로서 미국 국내법에 의하여 설립된 특별자금(special fund)의 명목상의 수혜자 역할을 하게 되었다. 그러나 실질적인 수혜자는 한 미국 출자자였다. 이 신탁회사는 리스이용자일뿐만 아니라 하수처리장에 대한 새로운 리스회사로 기능했던 것이다. 미국 국내외 금융기관들 또한 외부자금을 조달하고 계약이 잘 진행되도록 하기 위한 다양한 위험회피(hedging) 방안을 강구하였다.

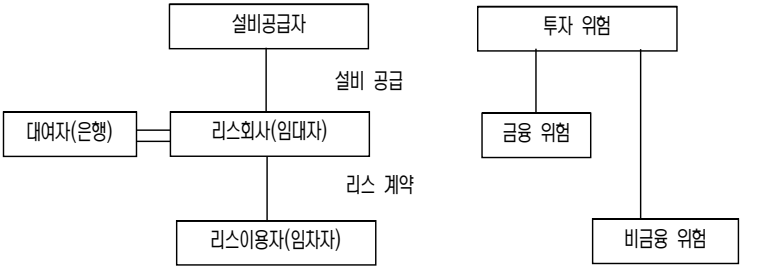
제3장 국제간 리스 활성화 방안

3.1 국제간 리스 활성화를 위한 검토사항

국제간 리스를 활성화하기 위해서는 다양한 분야에서 여러 가지 문제점과 쟁점사항이 나타날 수 있는데, 이를 간략히 요약하여 검토하면 다음과 같다.

(1) 국제간 리스거래의 위험 회피

리스거래에 있어서 위험(risk)을 저감하거나 회피할 수 있어야 한다. 리스거래에 있어 투자위험은 금융위험과 비금융 위험으로 나눌 수 있는데, 리스회사(또는 임대자)는 대출 등을 통해 독자적으로 자금을 조달할 수 있는 반면 리스자산을 임대하고 거래상의 모든 위험을 부담하게 된다. 보통 상환청구권이 없는 대출의 경우 특수목적회사(SPC)를 임대자로 하고 있으며, 대출해준 은행이 위험을 부담하게 된다. 이러한 거래는 동구(東歐)의 위험부담이 있는 대출을 실행할 경우 대주단을 구성할 수도 있는 좀 더 복잡한 거래라고 할 수 있다. 리스거래에 따른 위험은 다음의 <그림 1>과 같다.



<그림 1> 리스거래의 위험

리스거래의 위험을 보면 일반적인 성격을 지니고 있다. 리스자산의 인도시 리스회사는 소유권을 획득하며, 위에서 지적한 바와 같이 금융거래로서의 리스는 은행대출과 달리 리스회사가 거래에 따르는 모든 위험을 부담하는 것이다.

비금융적 위험도 리스자산의 소유권을 리스회사가 가짐으로써 발생하게 된다. 후술하겠지만 예컨대, 리스회사는 가동되지 않는 공장이나 작동되지 않는 물건에 대한 소유권을 가질 수도 있으며, 이러한 사실을 이유로 리스이용자는 리스이용료를 지급하지 않을 수도 있다. 이는 리스거래에 내재하는 설비임차적 성격을 극명하게 나타내는 것이다. 사실 리스회사가 소유권을 가짐으로써 이러한 위험을 부담하게 되는 것이므로, 리스회사는 리스계약을 함에 있어 여러 다른 조건을 둠으로써 이러한 비금융 위험을 리스이용자에게 전가시키고 있다. 이를 일반적으로 리스거래에 있어 위험관리(risk management)라 한다.

금융위험의 대표적인 것으로는 신용위험(信用危險)을 들 수 있다. 리스이용자의 도산으로 인해 리스이용료를 지불하지 못하는 위험 등이 그 대표적 사례이다. 이때 금융기관을 리스거래에 지분참여(持分參與)하게 하고, 은행이 보증을 하게 함으로써 어느 정도 회피할 수 있다.

한편, 정국이 안정되지 않은 국가와의 거래에서는 정치적(政治的) 위험이 상존한다. 이러한 상황에서의 국제간 리스는 리스회사가 정치적 변혁에 따른 위험을 부담하게 되는 것이다(Christian Buettner, 1991, 73-75). 예컨대 쿠데타와 같은 정치 변혁에 의해 외환지급(外換支給)이 정지되고 도산할 가능성이 상존한다. 이러한 경우에 대비하여 은행들은 위험분석을 통하여 대비하고 있지만 리스회사들은 그러한 위험에 노출되어 있는 것이다.

다음으로 비전형적 위험을 들 수 있는데, 그 대표적인 것이 공장이나 설비가 가동되지 않을 위험이다. 예컨대 리스회사가 강을 오염시킬 수 있

는 설비를 가지고 있다면, 설비의 유지관리책임을 리스계약에 명기하고 강이 오염될 경우에 있어서도 제3자가 보상하게 하여 이러한 위험을 회피할 수 있다. 경우에 따라서는 제3자의 보증이 필요할 수도 있는데, 항공기리스에 있어서는 이러한 보증이 필요하다. 이때 가장 보편적인 제3자에 의한 보상은 민법의 규정에 의한 것이다. 예컨대 헝가리에서는 리스거래를 할 때 민법에서 설비를 직접 운용하는 자가 설비로 인한 피해를 보상하도록 하고 있다.

(2) 환 리스크의 헤지

리스거래에 따른 환 위험에 대해 헤지(hedge)방안이 마련되어야 한다. 국제시장에서 크게 많지는 않지만, 리스이용료 지불을 미국 달라화 이외의 통화로 지불하는 리스계약에 있어서는 환 위험이 따른다. 이 경우 리스회사는 통화환율(currency exchange)의 변동으로부터 회사를 보호하는 계약을 체결하는 것이 일반적이다. 만약 리스거래의 통화가 미국 달러화와 안정적인 교환관계에 있는 파운드와 같은 주요 통화일 경우, 환 위험에 따른 달러화 헤징은 불필요할 수 있고 리스이용료 지불의 가치를 보호하는 것이 비용효과적이지 않을 수도 있다.

리스거래의 환 위험을 헤지하기 위해서는, 리스회사가 헤지계약(hedge contract)에 가입하여 리스이용료로 고정 달러화(fixed number of U.S. dollars)를 받을 수 있고, 리스기간 중에 달러화와 리스이용료 지불통화의 환율이 변경되는 경우라도 고정의 정기적인 지불방식으로 리스계약을 체결하면 된다(ICON Income Fund Nine, LLC, 2002, 34 ~ 35).

리스회사가 헤지계약에 가입하기 위해서는 다음의 2가지 추가적인 조건이 만족되어야 한다. 첫째, 헤지를 위한 거래비용이 충분히 낮아서 비록 이러한 헤지 거래비용을 감안하더라도 당해 리스로부터 적절한 수익이 발

생되어야 한다. 둘째, 리스이용료 지불약정이 헤지된 리스이용자는 보다 높은 신용을 가진 것으로 간주되어야 한다는 것이다. 이는 비록 해당 리스이용자가 헤지된 리스약정에 대해 채무불이행(default)이 되더라도 리스회사는 헤지계약에 의하여 통상적으로 채무(책임)가 남게되기 때문이다.

(3) 리스이용자의 신용상태

리스이용자의 신용상태에 대한 면밀한 검토가 필요하다. 국제간 리스거래에 있어 계약기간중 리스이용자의 파산이나 법정관리와 같은 사태는 거래 자체의 중단이나 리스회사의 부담 증가 등 심각한 문제를 야기하게 된다. 따라서 통상적으로 리스회사는 리스계약에 앞서 잠재적인 리스이용자에 대한 신용조사 과정(credit review procedures)을 거치게 된다. 국제간 리스에 있어 신용도에 대한 검토는 일반적으로 다음의 과정을 밟는다.

① 독립적인 신용평가기관에 의해 '안정적 상위 투자등급(senior debt rated investment grade)'인 리스이용자에 대해서는, 최근 및 지난 연도에 대한 심도있고 종합적인 재무제표 분석이 필요하다. 그 외 리스이용자로서 계약사항을 준수할 수 있는 능력을 결정하는데 도움이 되는 리스이용자의 비즈니스에 대한 추가적인 정보를 분석한다.

② 독립적인 신용평가기관에 의해 '안정적 상위 투자등급(senior debt rated investment grade)'에 미달되는 리스이용자에 대해서는, 위의 검토사항이외에 추가적인 조사가 요구된다. 여기에는 리스이용자의 신용 및 지불 내역, 은행 계좌 및 거래상황, 거래에 대한 조회, 그리고 무디스(Moody's), 스탠다드 앤드 푸어스(Standard and Poor's), 던 엔드 브래드스트리트(Dun and Bradstreet), 티알더불유(TRW)와 같은 국제적으로 명성이 높은 신용평가기관의 신용평가서에 대한 검토와 검증이 필요하다(ICON Income Fund Nine, LLC, 2002, 34 ~ 35).

3.2 국제간 리스 활성화의 조건 및 도입 방안

우리나라 SOC 관련 분야에 국제간 리스거래를 본격적으로 도입하고 이를 활성화하려면 최소한 다음과 같은 제반 법적/실무적 문제들이 검토, 해결되어야 한다.

(1) 리스자산의 종류 및 성질

국제간 리스에 있어 리스자산의 성질 또는 종류에 대한 충분한 분석이 중요하다. 우선 리스회사의 출자자들이 자산의 성격이 동산인지, 부동산인지를 알고자 한다. 예컨대, 네덜란드를 포함한 상당수의 유럽국가에서는 리스(또는 임대차)할 자산이 동산인지, 부동산인지 항상 명확하지 않는 경우가 많다. 그 대표적인 사례가 '이동식 원거리 통신장비(mobile telecommunication equipment)'이다. 전통적으로 이러한 장비는 건물이나 옥상에 고착하여 사용하지만, 유지관리를 위해 때때로 떼어내어 원래의 자리나 또는 다른 장소에 설치되기도 한다.

동산이냐 부동산이냐의 문제는 다음의 이유에서 중요하다. 먼저, 만약 해당 장비/설비가 부동산으로 취급될 수 있다면, 이러한 장비/설비의 법률상의 소유자가 누구인지 평가하기 어려울 수 있다.

예컨대, 다시 상술(上述)한 '이동식 원거리 통신장비' 예로 돌아가서 보면, 이 장비는 건물에 부착되어 있으므로 부동산으로 보는 경우, 소위 말하는 장비에 대한 '건물권(building right)'을 창설하지 않는 한 건물 소유자는 법에 의하여 장비의 법적 소유자가 될 것이다. 비록 리스이용자가 리스자산의 법적 소유자가 될 필요는 없지만, (투자국의) 출자자들은 리스이용자가 소유하지 않은 자산에 대한 리스시의 처리방안에 대해 알 필요가 있다. 출자자는 법적 소유자가 파산되었을 때 어떻게 처리되고 어떤 현상이 발생하는지 알아야 한다.

그리고 리스자산의 성격은 또한 양도소득세 부과 목적에서도 중요하다. 부동산으로 여겨지는 경우, 부동산을 양도하면 그 양도차익에 대해 대부분의 나라에서 양도소득세가 부과되기 때문이다.

(2) 규제에 대한 검토

모든 리스거래에 있어 리스자산의 규제적인 측면에 대한 충분한 주의와 배려(due diligence)가 필요하다. 전형적으로 요구되는 것이 바로 그 자산을 운영하기 위하여 어떤 면허 조건이 충족되어야 하는가 이다. 어떤 리스자산들은 양여권(concession)에 기초하여도 운영할 수 있다. 출자자들은 이 같은 면허가 양여권을 얻을 수 있거나 또는 최소한 그것으로부터 편익이 발생하며, 결과적으로는 제3자를 통하거나 또는 이러한 면허로 리스자산 그 자체를 운영할 수 있어야 한다는 것을 인지해야 한다.

그리고 리스거래에 참여하는 것에 대하여 정부의 어떠한 사전 승낙(prior governmental consent)이 필요하지 않다는 것 또한 확인되어져야 한다. 만약 사전 승낙이 요구된다면, 이 같은 승낙이나 동의를 정당하게 얻었음이 확인되어져야 한다.

(3) 리스이용자의 파산

리스이용자에게 파산이 선고되는 경우, 리스회사는 리스를 종료할 권리를 가지게 된다. 예컨대 리스자산에 대한 권리가 리스를 통하여 리스회사에 옮겨지는 경우, 이러한 리스는 리스이용자의 파산에도 불구하고 그 권리가 리스회사에 모두 남게된다는 사실은 중요하다.

이 같은 리스하에서는 리스회사의 권리라는 것이 리스이용자의 파산에 따른 재산관리자(receiver)에 대항하여 먼저 강제될 수 있어야 한다. 리스

에 의한 권리들이 직접적으로 강제되지 않는 범위에서, 이러한 리스구조는 재산관리자로 하여금 파산시에 그의 계약사항들(협약, 채무관계, 부채액, 채권, 책임, 약정)에 따르는 것이 매력적이도록 어떤 인센티브를 제공해야 한다.

아마 더욱 중요한 것은 리스회사가 파산에 의한 만기가치(termination value)를 받을 수 있도록 부채와 자기자본에 대한 파기공탁금(debt and equity defeasance deposits) 회수가 가능해야 한다. 리스이용자의 파산시 그 재산관리자에 대해 어떠한 클로-빽(claw-back: 정부가 급부지출 증가를 增稅로 보충하기)권리를 부여해서는 안된다. 클로-빽을 피하기 위한 한가지 중요한 도구가 바로 파기공탁금에 대해 담보권(security right)을 설정하는 것이다.

(4) 담보권의 설정

상술(上述)한 바와 같이, 리스회사의 안전과 편익을 위하여 담보물권의 조건에 따른 부채와 자기자본에 대한 파기공탁금이 만들어져야 한다. 이 담보물권은 리스이용자 국가는 물론 리스회사가 소재한 국가의 법률 아래에서도 만들어져야 하고, 이를 통하여 리스이용자 국가에서의 이행강제에 따른 분규를 피할 수 있는 것이다.

예컨대, 리스회사가 소재한 뉴욕 법에서 담보 당사자들이 활용 가능한 어떤 배상이나 구제절차(remedies)가 리스이용자가 소재한 네덜란드에서는 적용 가능하지 않는 경우가 있다. 네덜란드에서는 담보물권이 파산한 리스이용자에게 불리하게 집행되는 경우가 허다하다. 따라서 리스계약의 안정적 유지를 원하는 리스회사의 입장에서 보면, 부채와 자기자본에 대한 파기공탁금에 대한 담보물권에 관한 네덜란드 법령을 적용하는 것이 현명할 것이다.

국제간 리스거래는 다양한 구조로 진행되는 바, 미국의 일부 리스거래 사례는 부채에 대한 파기공탁금(debt defeasance deposits)의 전체 또는 일부를 대부자에게 배당하거나 재담보(re-pledged)한다. 이 담보물권(부저당; collateral)의 재담보는 대부자로서 어느 정도의 수입을 갖게 하고, 대출원금과 동일한 수준의 현금공탁금에 대한 담보권을 가지게 된다면 더 향상된 비율을 제시할 수 있을 것이다. 그러나 이러한 담보권의 설정은 미국 세법상 어느 정도의 민감성을 유발할 것이다.
(www.imakenews.com/gtax/e_article000001649.cfm).

(5) 세금의 부과

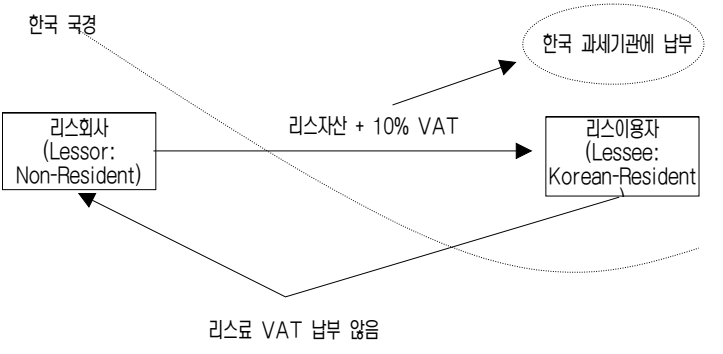
리스회사가 외국기업이며 국내 리스이용자인 국제간 리스 거래에 있어 국내 세법의 적용을 받는 세금은 최소 다음의 세 가지로 파악된다. 우선 국세 중 간접세의 성격을 갖는 부가가치세(value-added tax: VAT)와 직접세인 법인세(corporate tax), 그리고 양도소득세(transfer tax)를 들 수 있다.

부가가치세는 국내의 재화나 용역을 공급하는 모든 단계에서 한계가격 상승분에 대해 10%비율로 부과되며, 수입물품에 대해서는 과세대상가격(value)에 대해 10%가 부과된다. 국내 공급시에는 통상적으로 리스이용자가 부담(공급가의 10%)하며, 수입물건의 경우 관세 및 운송비 등 공급가의 약 20% 수준의 금액을 리스이용자가 부담하게 되거나, 또는 리스회사가 제공(취득원가에 포함하여 리스기간 동안 분할 상환)하게 된다.

미국의 일부 국제간 리스거래에서는 리스이용자에 의해 리스회사에 주어지는 이익은 부가가치세 목적으로 재화를 공급하는 것으로 간주된다. 이 경우가 바로 법적(legal) 또는 수익권 있는(beneficial) 소유권이 이전되는 경우에 해당된다. 그 외 다른 리스거래 구조에서는, 리스회사에 주어지는 이익이란 것을 재화의 공급이 아니라 서비스(용역)의 공급에서 발생하는

것으로 간주된다. 물론 두 가지 중 어떤 경우로 해석되던, 부가가치세는 부과될 것이다.

문제는 현 상황에서 국제간 리스계약시 한국의 리스이용자(법인 또는 개인)가 부가가치세를 감면(offset)받을 수 있는가 하는 것이다. 부가가치세 감면을 받을 수 없는 경우에는 국제간 리스거래의 비용이 증가하여 거래를 통해 수익을 창출하기 어렵다는 것이다. 그러나 전술한 바와 같이, 현재의 세법에 의하면 외국 리스회사가 국내 리스이용자에게 자산을 리스하면서 우리나라 국경을 통과할 때(국제간 리스), 리스이용자는 10%의 부가가치세를 납부해야 한다. 이때 세관에서의 부가가치세 산출은 관세와 소비세가 합쳐진 세관에서의 자산가치(customs value of the assets)를 기초로 하게 된다. 그러나 국내 리스이용자가 국경을 넘어 외국 리스회사에 리스이용료를 지불하는 경우에는 이에 대한 부가가치세 지불은 하지 않아도 된다.



<그림 2> 국제간 리스거래의 VAT지불

어떤 거래행위에서 외국 리스회사/출자자가 거래 상대국의 법인세 대상이 되는지 아닌지를 평가하는 것은 일반적으로 매우 어려운 것으로 알려져 있다. 이는 국제간 리스거래의 구조가 상당히 다양하고 복잡하여 과세대상 여부 판단이 어렵고, 과세회피를 위한 여러 가지 기법을 개발, 활용하기 때문이다. 물론 우리나라의 경우도 거의 대동소이한 상황으로, 관련 세법 규정과 국제간 조세협정(tax treaty)을 악용하는 사례가 발생할 수 있는 것이다. 외국 리스회사(그리고 그 출자자)는 리스거래에 있어 국내 법인세 납부를 가급적이면 회피하고자 할 것이기 때문이다.

일반적으로 한국에 소재한 과세대상 물건을 가진 법인은 한국에서 발생한 사업이익에 대하여 국내 세법의 적용을 받는다. 조세협정에 따르면, 국제간 리스의 경우 법인세 과세 대상은 외국 리스회사/출자자가 우리나라에 영구시설(permanent establishment)을 설치하거나, 국내 소재 부동산을 통해 금전적 이익의 창출원으로 활용하는 경우로 해석된다. 여기에서 영구시설이란 지점(支店), 창고(warehouse), 직판점(sales outlets), 설비 및 건설현장 등을 포함하는 하나의 고정된 사업장(a fixed place of business)을 의미한다.

또한 위의 경우가 아니라도 아래와 같은 권한을 가진 대리인(agent)을 통해 거래행위나 사업을 하는 회사는 법인세 과세대상이라 할 수 있다.

- 대리인으로서 법인의 이름으로 계약을 체결할 권한을 가진 경우
- 대리인으로서 법인을 대신하여 재고품 관리를 위해 정기적으로 상품을 구매하는 경우

보통 한국의 과세당국은 조세협정에 있어 계약체결 근거 규정에 대한 정의를 광범위하게 해석하고 있다. 예컨대, 주문서의 수령이나 계약을 위한 협상 등과 같은 어떤 수입관련 활동을 하는 대리인에 대해서는 그 모법인에 대하여 과세하는 경향이 많다. 특별히 국세청은 외국법인의 국내

연락사무소들이 과세대상 영업활동을 하는지를 확인하기 위한 모니터링을 계속하고 있다. 비록 한국 과세당국에서 법인의 국내 영업에 대하여 영업 개시 처음 2 ~ 3년은 이의를 제기하지 않지만, 이것이 미래 세무감사의 면제를 보장하는 것은 아니다. 한국법의 과세를 위한 출소기한(出訴期限)은 5년이며, 한국의 과세당국은 감사를 시작하기 전에 이 5년간의 출소기한 끝까지 기다리는 경향이 있다.

지난 1995년 12월 정부는 1996년부터 발효되는 "국제조세조정에관한법률(AITA: Adjustment of International Taxes Act)"을 제정했다. 국제조세조정에관한법률에서는 '양도가격(transfer pricing)', '조세피난처(tax heaven)', '상호합의절차(mutual agreement procedure)' 등을 포함한 광범위한 국제간 조세의 이슈들이 포함되어 있다. 국외특수관계자(foreign related party)[8]와 거래하는 지점이나 자회사는 법인세 환급서류 제출시 특수관계계약에 대한 리포트를 제출해야 한다. 한국의 과세기관은 세법을 적극적으로 집행하는 경향이 있으므로, 절세를 목적으로 한 한국에서의 영업구조는 조심스럽게 가져가야 한다.

그러나 전술(前述)한 바와 같이, 국제간 리스의 경우 리스회사는 외국법인으로 우리나라에는 사무소나 지점과 같은 영구시설을 두지 않으며, 대리인(agent)을 고용하는 경우에도 전기(前記)한 주요 권한을 부여하지 않으며, 부여하는 경우에도 이를 적절히 은폐하는 기술이 능하다. 따라서 비록 국내에 리스이용자가 있는 국제간 리스거래에 있어서 국외 리스회사에게 법인세를 부과하기는 현실적으로 어려운 것으로 보인다.

전술(前述)한 바, 리스자산의 성격규정에 대한 논의에서 리스자산을 동산으로 보느냐 부동산으로 취급하느냐에 따른 차이점을 살펴보았다. 만약

8) 국외특수관계자(foreign related party)란 거주자 · 내국법인 또는 국내사업장과 특수관계에 있는 비거주자 · 외국법인 또는 이들의 국외사업장을 말함(국제조세조정에관한법률, 제2조 9호).

리스자산이 부동산으로 해석되는 경우, 우리나라의 경우에도 그 부동산의 법적 소유권(legal ownership) 또는 수익소유권(beneficial ownership)이 이전되는 경우에는 그 양도차액에 대해 법정 세율을 적용한 양도소득세 부과가 정당하다고 해석될 수 있을 것이다.

그리고 비록 일반적으로는 법적 소유권이 리스회사에 양도되지 않지만, 어떤 종류의 수익소유권이 이전되는 경우가 있다. 그러나 이러한 리스거래가 해외 리스회사에게 어느 정도의 수익을 보장하는 것으로 시작되었다면, 수익소유권이 실제로 양도되지 않는다고 주장할 수 있는 것이다. 예컨대, 미국 국제간리스 거래에 관여한 당사자들은 거래에 들어가기 앞서 리스이용자가 있는 거래당사국의 권한있는 과세당국으로부터 이 효과에 대한 해석을 원한다(www.imakenews.com/gtax/e_article000001649.cfm).

(6) 환 리스크의 회피

국제간 리스거래에 있어 리스이용료 지불통화가 미국 달러화와 다를 경우, 환차손이나 환차익이 발생할 수 있다. 전술한 바와 같이, 리스거래의 환 리스크를 헤지하기 위해서는, 리스회사가 헤지계약(hedge contract)에 가입하여 고정 달러화(fixed number of U.S. dollars)로 리스하는 방법이 있다. 이를 통해 리스기간 중 달러화와 지불통화간의 환율 변동이 있어도 정기적인 고정 지불이 가능한 것이다.

이 경우에도 헤지계약을 체결하기 위해서는 리스로부터 발생하게 되는 수익이 리스크 헤지를 위한 거래비용을 초과하여야 한다. 그리고 리스이용자의 채무불이행시 헤지계약에 의해 보통 리스회사가 일부 책임을 지기 때문에, 리스이용료 지불약정이 헤지된 신용있는 리스이용자와 계약하는 것이 바람직하다.

제4장 정책건의 및 시사점

4.1 정책건의

1975년 리스가 한국에 처음 도입된 이후, 리스는 주로 국내 리스회사와 국내 리스이용자(개인 및 법인)간에 부족한 시설자금을 충족하고자 이용되었다. 따라서 리스관련 국내 관련 법규나 규정은 주로 국내 거주자간의 리스거래에 국한되었다.

1990년대 이후 국제화와 세계화 추세에 맞추어 해외 자본의 이동에 대한 장벽이 상당부분 해소되었음에도 불구하고, 리스는 여전히 국내 시설자금수요에 따른 공급의 역할만 할 뿐이다. 이에 따라 국제간 리스는 주로 리스회사보다는 은행 특히 대형외국계 은행이 국내의 대규모 시설투자나 SOC에 소요되는 자금을 조달하는 데 있어 그 필요(세금 및 인허가 등)에 따라 대출(loan)이 아닌 리스의 형태를 빌어 이루어 졌다. 이는 1990년대 이후 상당수 리스회사의 퇴출과 리스와 관련된 법규나 규정이 여전히 국내리스거래에 국한되었기 때문이다.

이와 같이 SOC시설에 대한 국제간 리스 선례가 사실상 전무한 우리나라는 국제리스 사업환경이 매우 열악하다. 전술(前述)한 다른 나라와 같이, 우리 법률체계도 국내·외 리스회사의 보호와 리스자산에 대한 실질적 권리행사가 가능하도록 해야 한다. 이를 통해 국제간 리스를 진작하고, 리스이용자의 편의는 물론 리스회사의 효율적 경영으로 국민경제에 이바지 할 수 있다.

대부분의 국가에서 국제간 리스는 리스이용국의 조세(租稅) 제약을 받지 않는다. 우리나라도 국제설비대여업자의 리스이용료 및 기타 리스 수입에 대해 원천소득 과세를 하지 않고, 송금에 대해서도 면세를 고려해야 한다. 해외 리스료 지급에 대한 외환규제(外換規制)를 완화하고, 수입 설비는

연불조건(延拂條件)으로 지불되어도 관세혜택을 받도록 해야 할 것이다.

국제간 리스거래가 긴요한 각급 정부 및 공공기관(예컨대, 서울시, 건설교통부, 철도청, 지하철공사 및 도시철도공사 등)은 리스를 승인/보증하는 절차를 거치고, 국제간 리스 활용을 위한 실무지침을 만들 필요가 있다. 예를 들면, 미국은 지난 1990년 연방정부 교통국(FTA)이 국제간 리스를 보증하고, 제3자 경쟁(third party competition)과 연방정부 공여자산 규제 등을 위한 가이드 라인을 작성한 바 있다(FTA Circular C 7020.1, April. 26, 1990).[9)]

우리나라도 관련 세법 및 제도가 정비되면 대규모 SOC에 대해 본격적인 해외 금융조달 및 투자가 가능해지게 된다. 즉 국제간 리스는 수입부가세의 유예나 면제 또는 리스기간의 마지막에 잔여가치에 대해서만 관세를 납부하는 등 세제혜택을 통하여 설비구입자금의 조달과 관련하여 국내은행의 유동성 부족문제를 해결하는 효과도 있다.

게다가 리스공여국의 해외출자자들이 받게되는 세제상의 혜택으로 말미암아 발생할 것 같은 우리나라 국세청의 세수 감소나 추가적인 비용 부담은 없다. 즉 해외 출자자들이 수혜하는 세수결손액(稅收缺損額)은 리스회사가 소재하는 리스공여국 정부에 의해 흡수되는 것이다.

국제간 리스를 본격적으로 활용하고 국내에 뿌리내리기 위해서는 미국 내국세법(Internal Revenue Code) 467항과 같은 리스계약에 관한 총괄규정의 마련이 무엇보다 긴요하다. 미국 내국세법 제467항 리스계약(section 467 rental agreements)에서는 '자산이나 서비스이용에 대한 지불'에 관해 종합적으로 규정하고 있다(부록 4 참조).

---

9) 미국에서는 지난 1998년 이후, 10억불 이상의 궤도차(transit rail cars), 버스, 기관차 등이 독일, 일본, 프랑스, 스웨덴과 덴마크 리스회사가 관여하는 국제간 리스에 투자되었다 (www.fta.dot.gov/library/policy/IFT/ift2.htm).

4.2 서울시 SOC 건설사업에의 시사점

향후 서울시는 전략적으로 리스를 통하여 SOC 관련 사업(SOC의 확충이나 운영 및 유지관리)의 재원을 조달하고, SOC 시설이용자에 대해서도 금융조달이 필요하다. 예컨대 도시철도의 건설 및 운영에 국내외 리스 전문회사나 투자자를 통하여 민자유치 형식을 지닌 다양한 방식의 리스계약을 체결할 수 있다.

대표적으로는 BLT(build lease transfer) 여신전문금융방식을 활용할 수 있다. 도시철도부문에서는 전력, 전차선, 신호, 통신, AFC, 차량, 검수 등의 분야에서 중장기 설비금융 방식에 의거하여 투자자가 직접 자금을 조달하여 설치하는 것이 가능하다. 그 후 약정기간 동안 운영권을 서울시에 임대하여 투자비를 회수한 후, 약정 임대기간 종료후 시설물 소유권을 서울시에 이전하면 된다. 대안(代案)으로는 도시철도민자유치사업을 시행함에 있어 차량구매 등은 민자유치사업에서 제외하고, 이를 별도로 국내외의 리스전문회사나 공급자를 통하여 리스계약을 통해 조달할 수 있다. 그 외 민간사업자에 대한 시 재정지원을 전동차량을 리스하여 현물로 제공하는 방안도 검토 가능할 것이다.

그리고 SOC 이용자에 대한 금융지원 방안도 고려 할 수 있다. 운수회사가 유료도로를 이용할 때 도로사용료를 지불하므로, 운수회사의 도로사용료 및 운수장비 유지관리비 재원을 지원할 수 있다. 그 효과는 장비유지관리비(타이어 교환, 엔진 및 장비의 노후, 사고 회피, 보험료 등)의 절감과 화물량 증가에 의한 수익이 도로사용료로 인해 상쇄되는 것을 방지하는 금융지원의 역할을 하는 것이다. 이 같은 방법은 리스를 통해서만 가능한 금융지원구조(金融支援構造)인 것이다.

서울시에서 국제간 리스를 우선 적용할 수 있는 시설/설비는 전동차[10], 궤도 차량, 버스와 같은 대중교통분야와, 자원회수시설, 하수처리장, 정수

시설과 같은 상하수도 및 환경관련 시설/설비가 유망할 것이다. 그 외 향후에는 전자통신장비, 신호 및 요금징수 시스템 등도 국제간 리스를 통하여 지원 받을 수 있을 것이다. 물론 이러한 국제간 리스거래는 신규시설의 건설이나 설비(구매)뿐만 아니라 기존 시설이나 장비의 리스 후 서비스계약 체결의 경우에도 동일하게 적용 가능하다. 국제간 리스 후 서비스계약을 체결하는 경우, 대규모 SOC 자산을 보유한 시 산하기관이나 공기업은 선불급(up-front)의 현금 수입을 얻을 수 있다. 거래비용을 차감한 순현가는 리스 자산가액의 약 5% 내외에 이르는 것으로 알려져 있다.

그러나 문제는 국제간 리스가 그 복잡성과 거래비용으로 말미암아, 일반적으로 최소 미화 2000만불 이상의 구매가 필요하다는 것이다. 그러나 미래에는 표준화된 서류의 활용, 제작자를 통한 리스 준비와 체결, 그리고 리스거래 구조의 단순화를 통하여 상기한 최소 거래 규모를 상당히 낮출 수 있을 것이다. 더불어 소규모의 장비구매를 함께 모우는 풀링 체제(pooling arrangements)의 가능성이 커지게 되면, 리스거래들이 표준화될 가능성은 더욱 증가하게 될 것이다.

4.3 연구의 기여 및 한계

본 연구는 현재의 열악한 해외자금 유치 환경하에서 리스가 대규모 자금조달 방법의 주요 수단이 될 수 있음을 제시하였다. 해외 투자자로부터 단순히 해외자금을 조달하기에는 금액의 크기와 그 조달비용이 매우 불리한 요즈음의 국제자본시장에서 국제간 리스, 특히 알선리스를 그 대안으로 제시한 것은 큰 의미를 지닌다. 국제알선리스는 대규모 자본의 유치, 세금

10) 서울시가 리스로 차량을 도입할 경우, 리스기간 종료시점에 차량의 노후화로 인해 새로운 제품의 구입이 필요하다면 운용리스가 적합할 것이며, 법적인 사용연수에도 불구하고 실제 사용 가능 연수가 많다면 재조달 위험이 적은 금융리스가 적합할 것이다.

상의 leverage효과 및 다수의 투자자 모집에 따른 위험 분산 등의 장점을 지니고 있는 바, 적극적으로 도입할 필요가 있다고 본다.

본 연구에서 제시하고 있는 국제간 리스의 적용 모델은 외국투자자 또는 대주들이 국내 일반 회사의 신용보다는 국가기관 및 지방자치단체에 대한 신용을 더 신뢰하고 있는 상황 하에서 대규모 SOC를 효율적으로 확충하고자 할 때 매우 효율적인 수단이 될 것이다.

더욱이 일반 대주 및 투자자의 입장에서 단순히 대출하기보다는 리스를 통하여 금융을 제공할 경우 리스물건의 소유권 확보 및 리스물건의 처분 시 투자자본 회수에 따른 투자위험 감소를 꾀할 수 있어 대주/투자자와 리스이용자 모두에게 유익한 금융기법이 된다. 특히 지방자치단체의 경우 본 연구에서 제시한 바와 같이 SOC관련 사업, 대규모 전동차, 궤도차량 및 공익관련 시설/설비 도입 시 국제간 리스를 활용한다면 투자회수기간 자본비용 등의 투자효율을 극대화 할 수 있을 것이다.

다만, 국제간 리스는 현재 외국환 거래법, 대외무역법 및 관세법 등의 관련 규정의 적용을 받아 추진하여야 하므로 많은 제약이 따르는 바, 이를 활성화하기 위하여 국제간 리스관련 조항의 규제완화 및 필요한 법적 근거 신설이 우선되어야 할 것이다.

본 연구는 SOC 시설의 확충 및 관리운영을 위해 국제간 리스를 활용하는데 필요한 제반 조건과 활성화 대안을 제시하였다. 그러나 국내에서 SOC 금융을 위하여 국제간 리스를 실질적으로 이용한 사례가 없고, 관련 자료와 정보 구득이 어려워 심층적 사례연구는 수행하기 어려웠다. 해외사례의 경우에도 해당 리스거래의 주선자나 리스회사 홈페이지에 게시된 자료를 활용하는 수준이어서 자세하게 접근하기는 기본적으로 한계가 있었다.

참고문헌

▌국내 문헌

국제조세조정에관한법률(Adjustment of International Taxes Act) 및 동법 시행령

서헌재, “국제금융리스 거래의 법률관계”, 리스산업정보, 제2권 2호, 1992.

여신금융협회, 시설대여업 현황, 2002, 7.

정창복, “Cross-Border Lease”, 리스산업정보, 제3권 1호, 1993.

최광준, “국제금융리스계약에 관한 법적 고찰”, 재산법연구, 1995.

한국조세연구소, 리스회계와 리스세무에 관한 연구, 2001.

Ingo Doescher, SOC시설 및 공공설비의 효율적인 조달을 위한 국제간 리스(Cross-border lease) 금융기법, 대한상공회의소 국제세미나 자료, 2002. 5.

▌국외 문헌

Christian Buettner, "Structuring Cross-border Leases for Eastern Europe", World Leasing Yearbook, 1991.

FTA Circular C 7020.1, April. 26, 1990.

Global Capital Finance, Examples of U.S. Leases of Major Cities, Mimeo, 2002..

Hayter, R., Financing and Building the LRT Extension, Report 2002TS2257-Attachment 5, City of Admonton, Canada, 2002.

ICON Income Fund Nine, LLC, 2002, 33 ~ 37.

IRS and Treasury Notice 97-72

USA 26845 Federal Register/Vol. 64, No. 95/Tuesday, May 18, 1999/Rules and Regulations.

http://abernstein.home.mindspring.com/qte.html

http://continopartrners.com/cp02002.html

www.fta.dot.gov/library/policy/IFT/ift2.htm

www.fta.dot.gov/library/policy/IFT/ifttoc.htm

www.ifc.org/russianleasing/eng/analit/mkrt_surv99/9.htm

www.ifc.org/russianleasing/eng/lc/2/6.htm

www.imakenews.com/gtax/e_article000001649.cfm

www.immorent.at/english/02_leistungen/04_internat-ge../02_us_cross-border.ph

www.kdlc.co.kr

www.kdlc.co.kr/about/kinds.html

www.kslaw.com/practice_areas/prac_liti_lease_finance.asp

www.maraut.com/corssborder.asp

www.macquarie.com.au/au/corporations/leasing/cross_border_leasing/overview.htm

www.leasing-austriaf.com/cross_uk.html

부록 1 국내 리스산업의 발전과정과 현황

국내 리스산업은 지난 70년대초 외자도입 창구의 다변화, 국내 기계산업 및 중소기업 금융 확충을 위한 새로운 금융기법으로 도입되었다. 당시 리스업계는 주로 산업설비의 조달을 위한 장기금융을 제공하는 형태로 이루어졌으며, 국민경제에 긍정적 기여를 한 것으로 평가되고 있다.

그 후 리스산업분야는 3,4,5공화국을 거치면서 계속적인 육성정책과 관련 자금수요의 급증에 힘입어 짧은 시일에 급속한 발전을 이루었으며, 1995년 기준 연간 14조원을 공급하여 국내 총 설비투자의 31% 담당하는 등 국민경제의 한 축으로 크게 성장하였다.

그러나 1997년 겨울 이후, IMF 외환위기와 금융경색으로 인해 리스사들의 유동성 위기는 심각하였으며, 1998년 4월 정부는 대외 신인도의 하락방지를 위해 금융산업 구조조정의 일환으로 리스사에 대한 구조조정에 착수하였다. 특히, 1998년 6월 이후 리스산업의 구조조정이 본격적으로 진행되고 있다(www.kdlc.co.kr).

리스업이 국내에 도입된 것은 1972년 '산업리스'사가 최초로 설립되면서 부터이다. 그 후 시설대여업법이 제정되어 리스산업의 법적 근거가 확보되었다. 리스가 처음으로 도입되었던 1970년 초는 당시 정부의 강력한 수출드라이브 정책과 경제개발계획에 의해 중화학공업 투자가 집중되었던 시기였다. 따라서 이에 소외된 기타 제조업이나 중소기업의 경우 자금확보와 투자가 매우 어려운 실정이었다. 게다가 설비투자목적의 자본이 부동산 투기에 유용(流用)되는 것을 막기 위하여 정부가 정책적으로 리스금융을 도입하고 지원하였다. 국내 리스산업은 전술한 산업리스 설립 이후, 1975년 개발리스, 1978년 화신타이거 리스(현 씨티 리스)의 설립으로 점차 발전하기 시작하였다(여신금융협회, 2002, 1).

그 동안 국내 리스산업이 나름대로 빠르게 성장한 요인으로는, 먼저 '설비자금의 손쉬운 조달'이 가능했다는 것을 들 수 있다. 즉 시장의 자금수요가 공급을 초과했고 주식, 채권 등을 거래하는 자본시장의 미발달로 자금 확보가 어렵던 개발시대에 중장기자금조달의 원천이 되었다는 것이다. 그리고 독자적으로 외국자본의 차입이 매우 어려운 중소기업에 대해 외국기자재의 리스로 편의를 제공받을 수 있었던 것이다.

둘째로는 '탄력적이고 복합적인 금융수단'으로 기능했다는 것이다. 회사의 부채비율을 늘이지 않고 100% 자금조달이 가능하며, 리스자산의 감가상각으로 인한 절세효과 등으로 회사의 재무상태에 따라 탄력적인 금융수단으로 활용된 것이다. 그리고 리스의 활용이 결국에는 이용자의 재무상태에 따라 담보없이 100% 신용대출이 가능하고 제1금융권에 비해 담보비율도 낮으므로 중소기업들의 이용이 활발하였는 바, 담보비율의 인하에도 기여한 바가 큰 것이다.

셋째, 정부의 정책적인 지원이 리스산업의 발전에 상당한 기여하였다. 1973년 시설대여육성법을 마련하여 리스산업의 기반을 확립하였으며, 리스사의 사채발행조건 완화, 일반대출의 확대 등의 지원책을 제시하여 리스산업의 발전을 촉진한 측면이 있다(여신금융협회, 2002, 3).

부록 2 국내 리스관련 법령과 변천과정

국내의 리스관련 법령과 그 변천과정을 살펴보면 다음과 같다.

현행 리스관련 근거법인 "여신전문금융업법"은 과거의 시설대여업법의 폐지와 더불어 기존의 많은 규제들이 폐지되면서 만들어졌다. 지금의 여신전문금융업법에 의한 여신전문금융사는 허가 또는 등록으로 4개 업종[11]의 영업이 가능하다. 그 동안 여신전문금융업 분야의 가장 큰 변화 가운데 하나는 과거 인가제(認可制)에서 등록제로 변경되어 진입장벽이 많이 완화되었다는 것이다.

리스와 관련한 신법과 구법의 주요 차이점을 살펴보면, 리스영업을 위해 기존에는 재정경제부의 인가가 필요하였으나 이제는 금융감독위원회에 등록만 하면 영업할 수 있게 되었다. 최소 리스기간을 보면, 과거에는 법정내용연수가 5년 이상이면 리스기간은 내용연수의 60% 이상(5년 이하인 경우 70%이상)에서 이제는 자산내용연수의 30%이상으로 바뀌었다. 연불판매의 경우에는 최소 계약기간이 2년에서 1년으로 축소되었으며, 리스이용자의 범위는 사업자등록증을 소지한 개인이나 법인으로 제한되었던 것이 이제는 이를 폐지하여 소비자 리스가 가능하게 되었다.

11) 리스사의 겸업현황을 보면 리스영업 이외에 카드, 할부, 신기술 분야 등 총 4개 분야에 이르는 바, 국내에서 상기 4개 업종을 모두 영위하는 회사는 현재로는 없다. 위의 4개 중 3개 분야에 걸쳐 영업하는 리스사는 국내의 총 17개 리스사중 산은캐피탈, 한빛여신, 한미캐피탈, 신한캐피탈 등 4개사로 나타났다.

<부록 표 1> 리스에 관한 신법과 구법의 주요 내용 비교

구 분	시설대여업법(구법)	여신전문금융업법(신법)
리스영업	ㅇ 재정경제부의 인가취득 필요 ㅇ 납입자본금 100억	ㅇ 금융감독위원회 등록 필요 ㅇ 2개 이하 업종의 경우는 납입자본금 200억, 3개 이상의 경우 납입자본금 400억 이상
최소리스기간	ㅇ 법정 내용연수(耐用年數)가 5년 이상인 경우 리스기간은 내용연수의 60% 이상, 5년 이하인 경우는 70% 이상	ㅇ 자산 내용연수의 30% 이상
중소기업 지원비율	ㅇ 총 리스실적의 50%이상을 중소기업에 지원	ㅇ 총 리스실적의 30% 이상을 중소기업에 지원
연불판매	ㅇ 최소계약기간 2년	ㅇ 최소계약기간 1년
리스이용자 범위	ㅇ 사업자등록증을 소지한 개인 또는 법인으로 제한	ㅇ 이용자 제한의 폐지 ㅇ 소비자 리스 가능
총채무부담한도	ㅇ 자기자본의 25배 이내	ㅇ 규제 없음

<부록 표 2> 리스관련 법규

구 분	법 규 명	비 고
근거법령	- 여신전문금융업법, 동법 시행령 및 시행규칙 - 여신전문금융회사감독규정, 동 시행세칙	업무전반 규제
경영부문 전반	- 외자도입법, 외국인투자에 관한 규정	외국인투자기업 규제
영업관련	- 대외무역법, 동법 시행령 - 중소기업기본법, 동법 시행령	수입·수출절차 규제 중소기업 판별기준 제시
자금관련	- 외국환관리법, 시행령, 외국환거래규정	외국환업무취급 규제
세무관련	- 법인세법, 동법 시행령 및 시행규칙 - 소득세법, 동법 시행령 및 시행규칙 - 지방세법, 동법 시행령 및 시행규칙 - 부가가치세법, 동법 시행령 - 조세특례제한법, 동법 시행령 및 시행규칙	세무처리기준 제시
회계처리 관련	- 기업회계기준 - 리스회계처리준칙	금융·운용리스 구분 및 기타 회계기준 제시

부록 3 국제간 리스와 부가가치세(VAT)의 부과

본문에서 일부 논의한 바와 같이, 국제간 리스(cross-border lease)는 국가 사이에 재화나 용역이 유통되는 이유로 부가가치세(VAT)를 부담하지 않아도 되는 경우가 발생한다. 이는 국제간 리스가 국가 사이의 부가가치세 규정에 대한 해석상의 차이에 의한 불일치(不一致) 또는 모순(矛盾)을 활용하는 간단하면서도 정교한 하나의 과정이기 때문이다.

이러한 VAT에 관한 법망의 허점이나 해석 차이를 이용할 수 있는 대표적인 나라가 바로 유럽연합(European Union) 국가들이다. 특히 대부분 유럽연합 국가의 정부부문(政府部門)에서 조차 컴퓨터, 병원설비나 기기, 그리고 기차(汽車) 등을 국제간 리스로 조달함으로써 부가가치세를 절감한 것은 매우 흥미로운 사실이다(www.maraut.com/corssborder.asp).

물론 이러한 특정 법망의 허점(loophole)은 지금은 대부분 사라졌으나, 운송수단(運送手段) 리스에 관한 규정에는 아직도 허점이 존재한다. 레저용 요트(Leisure Yachts), 개인용 비행기(Private Airplanes) 그리고/또는 자동차를 국제간 리스 거래할 경우, 이들 운송수단에 대해서는 부가가치세를 납부하지 않아도 문제가 없다. 이러한 이점(利點)이 발생하는 것은 유럽연합 국가들의 부가가치세 규정과 이에 대한 해석이 서로 상위(相違)하기 때문이다.

유럽연합 국가들 사이에서는 지난 15년 동안 운송수단에 대해서는 부가가치세 납부를 한 경우가 거의 없는데, 특히 세일링 요트(Sailing Yachts), 모터 요트(Motor Yachts), 항공기와 자동차에 대해서는 100% 성공적인 것으로 판명되었다(www.maraut.com/corssborder.asp).

국제간 리스는 금융리스(financial lease)에 기반을 두고 있는데, 무엇보다도 유럽국가들의 부가가치세법에는 해석상의 차이가 존재한다. 대부분

의 유럽국가들은 금융리스를 운용리스(operational lease)와 동일한 것으로 간주하고 있다. 리스를 서비스(용역)의 공급으로 보느냐 재화의 제공으로 보느냐에 대해 해석할 때, 네덜란드와 영국은 다른 유럽연합 국가들과 보조를 맞추지 않고 있다. 즉 네덜란드와 영국을 제외한 모든 유럽연합 국가들은 금융리스를 운용리스와 같은 것으로 여김으로써, 리스회사(Leasing Company)의 등록된 오피스가 소재하고 있는 국가에 대해서만 부가가치세를 납부한다. 이 경우는 운용리스와 금융리스를 서비스(용역)의 제공으로 보는 것이다. 따라서 리스회사의 오피스가 소재하지 않는 국가에서 리스거래가 시작된다면, 그 국가에서는 부가가치세 과세대상이 되지 않는 것이다.

이 부분에 대해 네덜란드와 영국은 다른 견해를 가지고 있다. 양 국가는 금융리스를 재화(goods)의 제공으로 보면서, 실제로 재화가 공급되는 바로 그 장소와 그 순간에 한해 부가가치세 과세대상이 되는 것으로 본다. 따라서 계약이 어떤 다른 유럽연합 국가에서 이루어지더라도, 재화의 공급은 리스회사가 설립된(소재하는) 국가의 관세와 소비세 범위 밖에 있게 되는 것이다. 이 경우의 한 가지 조건은 리스 개시일에 바로 그 나라에 리스할 운송수단이 존재해야 한다는 것이다. 리스 개시일 이후에는 영국은 물론 유럽의 어느 곳에서도 운송수단이 사용될 수 있다.

그러므로, 자동차나 개인용 비행기 또는 레저 요트의 리스를 원하고, 이 리스 거래가 다른 유럽연합 국가에서 시작되면 이 금융리스에 대해 부가가치세 부과는 없게 된다. 네덜란드와 영국의 리스이용자(lessee)에게 있어, 이와 같은 이익을 창출하기 위해서는 운송수단이 다른 유럽연합 국가로 반드시 옮겨져야 하며, 나중에 이는 다시 원래의 국가로 되돌려 질 수 있는 것이다.

부록 4 미국 내국세법 제467항 리스계약 (section 467 rental agreements)

미국의 내국세법 467항의 리스계약이란 '유형적 자산 이용에 대한 리스계약'에 관한 사항인 바, 리스자산 이용에 대해 1년 동안 최소 1회 이상 리스이용료를 지불하고, 계약에 의하여 지불하는 리스이용료 총액이 증가하는 형태의 리스계약을 의미한다. 그리고 본 467항 리스계약은 납입총액이 최소 25만불 이상인 계약에 대해서만 적용 된다(US Code Title 26>Subtitle A>Chapter 1>Subchapter E>Part II>Subpart C>Sec. 467>(e) definition 참조).

상기한 467항에서는 '현가기준에 관한 과세기간 동안의 리스이용료 증가방식', '리스이용료 지불에 관한 사항'(무자격 재리스나 장기계약, 특정 탈세목적 거래에 대한 등가지불[12] 규정), '재리스나 장기계약에 대한 재징수', '467항 리스계약', '용어의 정의', '리스기간중의 납입금 감소에 대한 준용', 그리고 '서비스에 대한 준용', 등의 사항이 규정되어 있다.

여기서 특정 탈세목적의 리스는 점감 또는 점증하는 리스이용료 지불구조에 의한 재리스나 장기계약 방식의 리스계약으로 연방소득세 회피(Federal income tax avoidance) 목적으로 인식되는 바, 세무감독관은 리스회사와 리스이용자 모두에게 등가지불(constant rental accrual)을 명할 수 있다(IRS and Treasury Notice 97-72).

12) 미 국세청 code 'section 467 rental agreement'에서의 등가지불(constant rental amount)이란, 탈세목적의 거래를 방지하기 위하여, 계약에 의하여 개별 리스기간 만료 후에 지불하는 경우에 그 금액의 현가와 계약에 의하여 (분할)납입되어야할 납입금 총액의 현가는 동일하다는 의미함(US Code Title 26 > Subtitle A > Chapter 1 > Subchapter E > Part II > Subpart C > Sec. 467 > (e) definition 참조).

리스회사가 특정 리스자산에 대해 소유자인지, 그리고 연방 소득세 목적으로 볼 때 해당 리스가 진성(眞性)리스 인지 여부에 대한 판단은 사실적(factual)인, 그리고 법적(legal)인 양 측면에서의 고찰 결과에 달려있다. 미 국세청(IRS)은 알선리스의 세금처리에 대한 가이드라인을 발간한 바 있다. 이러한 가이드라인들은 실체적인 법규정을 목적으로 한 것이 아니며 감사 목적으로 적용하는 것 또한 아니다.

리스가 진성리스가 되기 위한 적절한 요구조건을 만족하는지 여부, 그리고 세금목적으로 리스회사가 리스자산의 소유자로 취급되는지의 여부는 개개 사례별 구체적인 사실(specific facts)에 달려 있다. 왜냐하면 미래에 이루어질 리스에 대하여 이러한 구체적인 사실들은 지금 결정할 수는 없기 때문이다. 따라서 이러한 사안에 대해서는 세제전문가조차 현재 상황에서는 정확한 의견을 내기가 어렵다(ICON Income Fund Nine, LLC, 2002, 46).

시정연 2002-PR-17

SOC 시설의 국제간 리스 활용방안

발 행 인 백 용 호

발 행 일 2003년 2월 28일

발 행 처 서울시정개발연구원

130-071 서울특별시 서초구 서초동 371

전화 : (02)2149-1000

팩스 : (02)2149-1245

본 출판물의 판권은 서울시정개발연구원에 속합니다.