

K-IFRS 제1116호가 기업회계 및 세무에 미치는 영향

- 자동차 렌탈 거래를 중심으로 -

황선필* · 조형태** · 최승로***

<요 약>

2019년 1월 1일 이후 시작하는 회계연도부터 K-IFRS를 적용하는 리스이용자는 리스거래를 운용리스 또는 금융리스로 구분하지 않고 통제모형을 적용하여 사용권 자산과 리스부채를 인식하여야 한다. 본 연구에서는 이러한 회계기준의 변화가 자동차 렌탈 거래를 중심으로 리스이용자의 재무제표와 세무처리에 어떠한 변화가 있을지를 분석하였다.

연구결과 중형자동차 1대(차량가격 35,950,000원)를 렌탈할 경우 아래와 같은 영향이 있을 것으로 예상된다. 첫째, 부채비율은 유가증권시장 상장기업의 경우 약 0.02%point, 코스닥시장은 0.04%point 증가할 것으로 예상된다. 둘째, 리스부채의 이자비용이 영구적 차이로 세무상 부인될 경우 세무상 조정 금액이 영업이익에서 차지하는 비율은 유가증권시장은 0.02%이며, 코스닥 시장은 0.08% 수준이다. 이때 임대규모에 따라 부채비율과 세무상 부인될 이자비용은 비례적으로 증가하며, 할인율이 낮을수록 부채비율은 높아지고, 할인율이 높을수록 세무상 부인될 이자비용은 높아진다.

업계 전문가의 인터뷰를 통해 확인된 개별 기업의 차량 렌탈 수량을 감안할 때, 렌탈 차량이 상당 수 있는 회사의 경우 그 영향이 적지 않을 것으로 보인다. 또한 다른 여타의 잠재적인 리스거래(e.g. 사무실 임차)까지 감안한다면 새로운 기준으로 인한 재무적 영향은 상당할 것으로 보인다. 또한 공유경제에 따른 신종 거래, 세법의 불분명성 때문에 K-IFRS 제1116호를 적용할 기업들의 실무적인 고민도 적지 않을 것으로 보인다.

본 연구는 새롭게 도입되는 K-IFRS 제1116호가 기업의 회계와 세무처리에 어떠한 영향을 줄 것인지를 보편적인 자동차의 렌탈거래를 중심으로 분석하였다는 점에서 선행연구와 차별점이 있다. 그러나 자료의 한계상 모든 상장기업의 실제 차량 렌탈 계약을 감안하여 분석하지 못한 것은 본 연구의 한계이다.

<주제어> K-IFRS 제1116호, 자동차 리스, 사용권 자산, 리스 부채, 통제 모형

* 홍익대학교 대학원 경영학과 박사과정 수료, sunpilw@naver.com, 주저자

** 홍익대학교 경영대학 경영학부 조교수, cht1212@hongik.ac.kr, 교신저자

*** 중앙대학교 대학원 회계학 박사과정 수료, seungrochoi@gmail.com, 공동저자

I. 서 론

한국채택국제회계기준(이하 “K-IFRS”)를 적용하는 기업은 2019년 1월 1일 이후 시작하는 회계연도부터 리스거래에 대한 회계처리를 할 때 K-IFRS 제1116호 리스회계처리 기준을 적용하여야 한다. 과거 K-IFRS 제1017호에서는 거래실질에 따라 리스를 금융리스와 운용리스로 분류하여 회계처리하였다. 그러나 과거 회계기준에서 운용리스이용자의 재무상태 및 경영성과가 금융리스 이용자의 그것과 적절히 비교되지 않아 기업간 비교가능성, 재무정보 투명성 저하 및 재무정보 조정 원가 증대 등 문제점이 거론되었다. 이를 해결하기 위해 국제회계기준위원회(이하 “IASB”)는 IFRS 16 기준서를 개정하기에 이르렀고, 우리나라에서는 2019년 1월 1일 이후 시작되는 회계연도부터 개정리스회계처리 기준인 K-IFRS 제1116호를 적용하는 것으로 확정하였다.

K-IFRS 제1116호 적용시 리스제공자는 과거 회계기준을 대체로 승계하여 기준변경에 따른 재무적 영향은 크게 없을 것으로 예상된다. 그러나 리스이용자는 대가와 교환하여 식별되는 자산의 사용통제권을 일정 기간 이전하게 한다면 그 계약을 리스로 보아 사용권자산과 리스부채를 재무상태표에 반영해야 한다. 그리고 이때 지급리스료는 감가상각비와 이자비용 형태로 손익계산서에 반영해야 한다. 새 기준서 적용으로 부외자산·부채로 장부에 인식하지 않았던 거래들을 재무상태표에 표시하게 된 것이다. 이에 따라 K-IFRS 적용 기업은 부채비율의 변동 등 재무건전성 지표 등에 영향이 있을 것으로 예상할 수 있다.

2017년 한국회계기준원은 기업회계기준 제1116호 ‘리스’ 영향분석 보고서를 통해 새로운 기준서 적용시 일정 부분 재무비율의 변동을 가져올 것으로 예상되나, 재무레버리지 등 계속 리스할 유인이 있어 리스하던 자산을 구입하게 되는 경우는 많지 않을 것이라 예상하였다.¹⁾ 그러나 여러 선행연구에서 리스의 선택은 부채비율에 기인하며(이중희 1999 ; 정혜영과 김남인 2011 ; 손혁과 이중희 2015), 운용리스를 자본화 할 경우 막대한 부채비율의 상승을 가져온다는 연구결과(Imhoff et al. 1991 ; Imhoff et al. 1997 ; 윤태화와 홍정화 2001 ; 신승묘 2009 ; 2011 ; 김한수 등 2010 ; 2011)를 보이고 있다. 이에 새로운 리스회계처리기준은 기업의 자산사용권 거래(e.g. 리스 또는 취득)의 결정에 영향을 줄 수 있을 것으로 예측된다.

이에 본 연구는 K-IFRS 제1116호가 현행 리스회계처리 기준과 어떠한 차이가 있는지를 회

1) 2017. 04 .14 한국회계기준원 조사연구실 “기업회계기준 제1116호 ‘리스’ 영향분석 보고서”에서는 아래와 같이 예상하였다.

- ☐ (리스산업) 기업에서 자산을 리스하기보다 구입하기로 선택한다면 리스 시장에 영향이 있을 수 있으나, 회계처리의 변경만으로 기업이 리스하던 자산을 구입하게 되는 경우는 많지 않을 것으로 예상
- IFRS 16 도입 후에도 기업이 계속 자산을 리스할 다양한 이유(예 : 재무 레버리지)가 있을 것임
 - 소액자산 리스의 인식 면제 규정 도입으로 리스 대상 자산의 범위에 영향을 미칠 가능성은 있음

계 및 세무 관점에서 검토한 후, K-IFRS 제1116호에서 리스인식면제 제외 거래로 명시²⁾한 자동차렌탈거래를 중심으로 K-IFRS 제1116호 적용시의 영향과 추가고려사항을 논하고자 한다.

연구결과는 다음과 같다. 첫째, 자동차 렌탈업계 종사자와의 인터뷰를 통해 자주 이뤄지는 승용차 렌탈 거래(차량가격 : 35,950,000원, 렌탈 기간 : 4년)를 일정한 가정(할인율 등)에 따라 신기준서로 회계처리 하는 경우, 19,944,737원의 사용권자산과, 19,397,186원의 리스부채가 장부에 인식될 것으로 예상된다. 1대의 자동차를 대상으로 자동차 렌탈 거래를 한다면 유가증권 상장기업의 부채비율은 약 0.02%point 상승할 것으로 예상되며, 100대의 자동차의 경우 1.5%point, 500대의 자동차는 7%point, 1,000대는 약 15%point를 상승할 것으로 예상된다. 국내에 등록된 영업용 승용일반형 자동차의 대수가 970,899대로 나타나고³⁾, 다른 여타의 리스거래(e.g. 사무실 임차)를 감안하면, 부채비율의 상승은 상당할 것으로 예상된다. 또한 할인율에 따른 민감도 분석을 수행한 결과 할인율의 변화에 따른 부채비율의 변화도 클 것으로 예상된다.

둘째, 세무적으로 리스제공자는 위험과 보상모형에 따라 운용리스로, 리스이용자는 통제모형에 따라 사용권자산을 인식하는 경우 이자비용이 영구적 차이로 세무상 부인될 수 있다. 이러한 경우 1대를 계약할 경우 평균적으로 영업이익 대비 세무상 부인되는 이자비용의 비율은 0.02%이며, 100대를 가정하면 2.34%, 500대는 11.68%, 1,000대는 23.35% 수준으로 부인되어 유가증권 상장기업들에게 영향을 줄 수 있다. 할인율에 따른 민감도 분석의 결과 할인율이 증가할수록 부인되는 이자비용의 금액은 증가할 것으로 예상된다.

상기의 재무상태의 변화는 다른 여타의 잠재적인 리스거래(e.g. 사무실 임차)의 자산 및 부채화를 고려할 경우 적지 않은 변화일 것으로 판단된다. 또한 카셰어링과 같이 공유경제에 기반한 신종 거래가 나타날 경우 이를 K-IFRS 제1116호 기준하에서 어떻게 회계처리해야 할지에 대한 실무상의 고민이 생길 수 있다. 추가적으로 현행 세법의 개정도 필요하다. 과거의 금융리스 및 운용리스의 구분에 기반한 회계처리를 존중하는 법인세법과 조세특례제한법의 규정도 납세자의 혼란, 납세자와 과세관청간의 불필요한 논쟁을 막기 위해서라도 개정이 필요할 것으로 보인다.

본 연구는 새롭게 도입되는 K-IFRS 제1116호가 기업의 회계와 세무처리에 어떠한 영향을 줄 것인지를 살펴보았다는 점에서 선행연구와 차이가 있다. 특히, 보편적으로 대부분의 기업이 사용하는 자동차의 렌탈 거래를 중심으로 분석하였는 점에 선행연구와 차별성이 있다.

본 연구의 구성은 다음과 같다. 제Ⅱ장에서는 선행연구를 살펴보고, 제Ⅲ장에서는 K-IFRS 제1116호의 개정 배경과 주요 회계 및 세무처리 변경 내용을 기술한다. 제Ⅳ장에서는 자동차 렌

2) K-IFRS 제1116호 적용지침 B6 “새것일 때 일반적으로 소액이 아닌 특성이 있는 자산이라면, 해당 기초자산 리스는 소액자산 리스에 해당하지 않는다. 예를 들면 자동차는 새것일 때 일반적으로 소액이 아닐 것이므로, 자동차 리스는 소액자산 리스에 해당하지 않을 것이다.”

3) 국토교통부의 2018년 11월 자동차 등록자료 통계에 의하면 2018년 현재 관용 승용차는 32,874대, 자가용 승용차는 17,629,018대, 영업용 승용차는 970,899대로 집계 되었다.

텔 거래로 인한 영향분석을 수행하고 제 V 장에서는 현 시점에서 추가적으로 고려해야 할 사항을 논한다. 제 VI 장에는 본 연구의 내용을 요약하고 결론을 제시한다.

II. 선행 연구

통상적으로 대가와 교환하여 자산의 사용권을 주고받는 임대차 계약을 리스(lease)라고 한다. 리스는 자산을 직접 취득하지 않고도 일정기간 사용료를 지불하면 자산에 대한 사용권을 갖는다. 그렇다면 기업은 왜 리스를 이용하는가? 일반적으로 자산을 취득·보유시 발생하는 자금조달, 진부화, 보유에 따른 유지관리비용(세금 및 수수료)등을 회피 할 수 있고, 리스선택권(금융리스와 운용리스의 회계선택)에 따라 자산과 부채의 인식여부를 결정할 수 있다는 장점이 있기 때문이다(Ross and Westerfield 2007 ; 손혁·이중희 2015).

Watts and Zimmerman(1986)에 의하면, 경영자는 경제적 실질에 차이가 없지만 회계처리 방법에 차이가 존재할 경우 기업가치를 극대화하는 회계선택을 할 유인이 있다고 하였다. 이에 따라 경영자는 리스선택권을 통해 운용리스로 회계처리하여 자산과 부채를 장부에 표시하지 않고도 자산의 사용에 따른 효익을 누리는 부외금융효과를 누릴 것을 예상할 수 있다.

경영자의 리스선택권에 따른 선행연구에서는 다양한 요인에 의해 부외금융효과를 누릴 수 있는 운용리스의 선택을 다루고 있다(Imhoff et al. 1991 ; Imhoff et al. 1997 ; 이중희 1999 ; 정혜영과 김남인 2001 ; 신승묘 2011 ; 손혁과 이중희 2015).

이중희(1999)에 따르면 부채비율이 높으면 운용리스를 이용하고, 유효법인세율이 높으면 절세효과를 위해 금융리스를 선택하는 것으로 나타났다. 정혜영과 김남인(2001)도 장부상 부채비율이 높을수록 운용리스로 회계처리하며, 기업규모가 크면 금융리스로 회계처리하는 것을 보였다.

신승묘(2011)는 한계세율이 높은 기업일수록, 재무적 곤경의 기대비용이 높을수록, 잉여현금흐름이 많은 기업일수록 구입보다 리스를 이용하는 것으로 나타났으며, 부채비율이 높을수록 리스를 덜 이용하는 것으로 나타났다. 또한 규모가 크고, 투자기회가 많은 기업이 금융리스를 많이 이용하는 것으로 분석되었다.

손혁과 이중희(2015)는 경영자보상가설을 기반으로 하여, 경영자의 보상체계 및 경영자의 지분율이 리스선택에 영향을 주는지 모형을 통해 분석하였다. 분석결과 경영자에게 주어진 보상체계를 통해 경영자의 효용을 극대화 시키려는 유인이 리스선택권에 영향을 주고 있음을 수리적으로 검증하였다. 또한 연구자는 추가적으로 부외금융효과와 지배구조 요인 등이 리스선택에 영향을 미칠 수 있음을 보였다.

Imhoff et al.(1991 ; 1997)은 사례연구를 통해 운용리스 이용자가 해당 거래를 자본화 할 경우 재무제표에 미치는 영향을 분석하였다. Imhoff et al.(1991)은 맥도날드의 운용리스를 재무상태

표에 자산과 부채를 인식할 경우 장부의 영향을 분석하였는데 그 결과, 부채비율이 47%~191%까지 증가하며 ROA는 최소 10~34%까지 하락하는 것으로 나타났다. 후속적으로 Imhoff et al.(1997)은 운용리스를 자본화 할 경우 총자산이익률이 최대 51%에서 최소 27%가 증가하나 자기자본이익률(ROE)는 최대 85%에서 최소 4%가 감소함을 보였다. 이에 Imhoff et al.(1991 ; 1997)은 운용리스의 부외금융효과로 기업은 운용리스를 선호한다고 주장하였다.

종합해 보면 리스선택권과 관련한 선행연구에서는 경영자 보상, 부외금융효과, 부채비율 등이 리스선택의 주된 요인으로 보고 있다(이중희 1999 ; 정혜영과 김남인 2011 ; 손혁과 이중희 2015). 2019년 시행될 K-IFRS 제1116호에서 리스이용자는 모든 리스에 대해 자산과 부채로 인식해야 한다. 부외자산 및 부채가 모두 장부에 반영됨에 따라 경영자의 리스 활용에 중요한 변화를 가져올 것으로 예상된다.

리스회계처리에 있어 K-IFRS의 영향을 살펴본 연구는 다음과 같다. 김한수 등(2010)은 국제회계기준위원회(IASB)와 미국 재무회계기준위원회(FASB)의 리스회계처리에 대한 예비적 검토의견에 따라 대한항공과 아시아나 항공이 운용리스를 자본화 할 경우 재무상태와 경영성과를 비교하였다. 분석결과, 부채비율이 대한항공은 15%~45%, 아시아나항공은 152%~572%까지 증가하는 것으로 나타났으며, 김한수 등(2011)는 해운업(한진해운)을 대상으로 운용리스 자본화를 분석한 결과, 부채비율이 크게 증가할 것으로 예측하였다.

한국회계기준원(2017)은 K-IFRS 제1116호에 따른 전반적인 영향분석을 수행하였다. 신 기준서를 도입하게 되면 공시 요구사항이 증가하여 기존의 회계기준과 비교하여 풍부한 정보를 제공하며, 투자자나 분석가들의 조정원가가 감소하고 비교가능성과 재무제표의 질이 향상될 것이라 예상하였다. 그리고 리스 공개 교육 참석자 대상으로 설문조사를 한 결과, 작성자 관점에서 시스템개발, 리스·비리스료의 구분, 할인율 산정, 교육 등 관련 비용이 들 것으로 예상되나 비교가능성이 개선되는 등 원가 대비 효익이 클 것이라 예상하였다. 한국회계기준원(2017)의 양적 영향분석에서는 2015년 기준 운용리스를 이용하고 있는 상장사는 약 242개사(별도재무제표기준)가 있었으며, 미래 운용리스료 총 규모는 약 13.8조원으로 추정하였다. 이를 K-IFRS 제1116호에 따라 자산과 부채로 인식하면, 별도재무제표의 부채비율은 약 3.73% 변동될 것으로 추정하였다. 특히 항공 운송업 및 소매업(자동차 제외)에 속하는 기업들이 미치는 영향이 상대적으로 클 것으로 보았다.

김현동(2017)은 리스거래에 대한 K-IFRS 제1116호의 변경 내용을 살펴 본 후, 법인세법이 기업회계를 준용하는 것에 문제가 없는지 검토하고, 현행 기준서와 새로운 기준서의 세 부담에 미치는 영향을 논증하였다. 그 결과 현행 기준서는 불확정개념으로 인해 거래당사자가 세 부담

4) 2019.04.01. 머니투데이, 아시아나, 그랩 자금줄에 항공리스까지... 유동성 오버부킹. <http://news.mt.co.kr/mtview.php?no=2019033023431125737> “올해 운용리스를 부채로 분류하는 새 회계기준이 도입되면 부채비율이 재차 높아질 수 있다. 아시아나 항공은 전체 항공기 82대 중 50대를 빌려쓴다. 이에 일각에서는 아시아나 항공의 부채비율이 1,000%에 달할 가능성을 점친다.”

을 조정할 여지가 있으며, 새로운 기준서 역시 리스제공자의 리스분류에 따른 세부담 및 회계와 세법의 불일치에 따른 세무조정을 야기한다고 주장하였다. 이에 기업회계기준을 그대로 준용하는 현행법의 태도에 문제의 소지가 있음을 보였다.

본 연구는 자동차 렌탈 거래를 중심으로 2019년 1월 1일부터 시행되는 K-IFRS 제1116호의 적용으로 인해 대상기업의 회계와 세무 측면에서 어느 정도의 영향이 있을 것인지를 분석한다. 자동차 렌탈 거래는 K-IFRS 제1116호에서 명시하고 있는 소액자산 리스인식면제 대상에 해당되지 않으며, 모든 기업에 보편적으로 이용되는 계약 유형에 해당한다. 이러한 자동차 렌탈 거래의 대표적인 유형을 해당 산업 내 전문가와 인터뷰를 통해 확인하고, 새 기준서 시행으로 특정 거래의 회계 및 세무 처리시 어떠한 이슈가 나타날 것인지를 연구하였다는 점에서 선행연구와 차별점이 있다.

III. 현행 리스 관련 제도 분석

리스는 해당 자산에 대한 접근, 자금의 조달, 소유에 따른 위험에 대한 노출을 줄이는 수단으로 활용되고 있다. 이러한 리스 거래를 K-IFRS 제1017호에 따라 회계처리할 경우 리스자산의 소유에 따른 위험과 보상이 리스이용자에게 이전되는 경우 금융리스, 이외의 리스를 운용리스로 정의하였다(K-IFRS 제1017호 문단 4).

이러한 리스 회계모형은 두 유형의 리스를 다르게 회계처리 하도록 요구하면서 비교가능성이 저해되고, 재무정보의 조정원가 등 여러 문제점을 야기하였다. 특히 운용리스도 금융리스와 마찬가지로 약정에 따른 권리와 의무가 생기나, 과거 기준서는 이를 재무상태표에 표시하지 않아 부채의 재무정보를 정보이용자에게 충분히 전달되지 않는 등 투명성을 저해하였다.

K-IFRS 제1017호 리스모형이 상기와 같은 문제점을 내포하여 재무제표 이용자의 요구를 충족하지 못했다는 비판이 있었다. 결국 국제회계기준위원회(IASB)는 리스이용자가 모든 리스에 대하여 자산과 부채를 인식해야 한다고 결정하면서 IFRS 16을 제정·공표하였고 한국회계기준원은 국제회계기준을 채택하여 기업회계기준의 일부로 구성하기로 결정하였다.

본 장에서는 K-IFRS 제1116호 도입에 따른 회계처리기준 변경 내용과 관련 거래의 세제를 분석한다. 단, 리스제공자 입장에서 K-IFRS 제1116호는 현행 K-IFRS 제1017호의 규정을 대부분 가져왔기 때문에 회계처리에 유의한 변경은 없어서, 리스이용자 입장에서 제도를 분석한다.

1. 회계처리기준

K-IFRS 제1116호의 주요 회계처리 변화는 <표 1>과 같다. 현행 K-IFRS 제1017호는 리스를 “리스제공자가 자산의 사용권을 합의된 기간 동안 리스이용자에게 이전하고 리스이용자는 그 대가로 사용료를 리스제공자에게 지급하는 계약”이라 정의하고 리스자산의 소유에 따른 위험과 보상이 리스이용자에게 이전되는 경우 금융리스, 이외의 리스를 운용리스로 정의하였다(K-IFRS 제1017호 문단 4). 반면에 K-IFRS 제1116호는 리스란 대가와 교환하여 식별되는 자산의 사용 통제권을 일정기간 이전하게 한다면 그 계약은 리스로 보아 K-IFRS 제1116호가 적용된다.

<표 1> K-IFRS 제1116호의 주요변화

구분	주요변화 내용
①	리스이용자의 모든 리스(일부 예외 있음)의 사용권자산과 리스부채 인식
②	리스이용자의 인식 면제규정 : 단기리스, 소액자산리스
③	리스의 식별과 관련된 상세한 지침 제공
④	리스요소와 비리스요소의 구분 규정 명확화 (실무적 간편법 : 구분하지 않고 모두 리스로 봄)
⑤	리스료의 범위 변경(지수나 요율(이율) 관련 변동리스료, 잔존가치보증관련 리스료)
⑥	리스부채 재측정, 리스변경 회계처리 지침 제공
⑦	판매후리스 회계처리 변경(IFRS 제1115호에 따라 판단)
⑧	공시 강화

상기 주요 변화를 요약하면 다음과 같다. K-IFRS 제1017호의 위험과 보상 모형은 리스의 분류를 소유에 따른 위험과 보상이 리스 제공자와 리스이용자에게 귀속되는 정도에 따라 결정 된다. 반면 K-IFRS 제1116호는 통제 모형을 적용하게 되는데, 통제 모형 하에서는 리스이용자가 리스자산의 사용통제권을 일정기간 동안 보유하고 있는 경우 사용권 자산으로 분류한다. 즉, 리스이용자가 리스자산을 일정기간 동안 배타적으로 사용하는 등의 사용통제권이 있는 경우, 해당 리스자산을 통제할 수 있다고 보아 사용권자산으로 인식하고, 이와 관련 지급해야 할 부채를 리스부채로 계상해야 한다. 여기서 사용통제권은 자산의 사용으로부터 생기는 경제적 효익의 대부분을 얻을 권리, 자산의 사용을 지시할 권리를 말한다.⁵⁾

5) 다음 중 어느 하나에 해당되면 사용통제권이 있다고 할 수 있다(K-IFRS 제1116호 B24).

- ① 고객이 사용기간 내내 자산을 사용하는 방법 및 목적을 지시할 권리를 가진다.
- ② 자산을 사용하는 방법 및 목적에 관련되는 결정이 미리 내려지고 다음 중 어느 하나에 해당한다.
 - (가) 고객이 사용기간 내내 자산을 운용할(또는 고객이 결정한 방식으로 자산을 운용하도록 다른 자에

〈표 2〉 통제모형에 따른 리스 적용

구분	K-IFRS 제1017호		K-IFRS 제1116호	
리스이용자	위험과 보상모형	▶ 금융리스 ▶ 운용리스	통제모형	사용권자산과 리스부채 인식
리스제공자	위험과 보상모형	▶ 금융리스 ▶ 운용리스	위험과 보상모형	▶ 금융리스 ▶ 운용리스

K-IFRS 제1116호는 통제모형하에 리스이용자에게 단일의 회계처리를 요구하며 일정한 예외 사항⁶⁾을 제외하고는 모든 리스에 대해 자산(사용권자산)과 부채(리스부채)를 인식하도록 요구한다. 따라서 인식면제 규정에 해당하는 단기리스와 소액 자산리스가 아니라면, 모든 리스계약에 대해 사용권자산(right-of-use)과 리스부채(lease liability)를 인식한다. 종전의 회계기준과 K-IFRS 제1116호의 회계처리 상 차이를 정리하면 <표 3>과 같다. K-IFRS 제1116호 도입으로 운용리스 이용자는 장부에 반영되지 않았던 부외자산·부채가 사용권자산과 리스부채로 인식되며, 지급수수료는 감가상각비와 이자비용으로 장부에 계상된다.

계 지시할) 권리를 가지며, 공급자는 그 운용 지시를 바꿀 권리가 없다.

(나) 고객이 사용기간 내내 자산을 사용할 방법 및 목적을 미리 결정하는 방식으로 자산(또는 자산의 특정 측면)을 설계하였다.

공급자의 경우 방어권을 가지고 있는데, 이러한 방어권은 일반적으로 고객의 사용권의 범위를 정하지만 방어권 만으로는 고객이 자산의 사용을 지시할 권리를 가지는 것을 막지는 못한다(K-IFRS 제1116호 B30). 해당 자산이나 그 밖의 자산에 대한 공급자의 지분을 보호하고, 공급자의 인력을 보호하며, 공급자가 법규를 지키도록 보장하기 위한 의도로 조건을 포함하는 경우 방어권이 있다고 할 수 있다.

- 6) 리스기간이 12개월 이하인 단기리스와 기초자산이 새 것일 때의 가치가 소액인 리스는 리스 인식을 면제받을 수 있다. 매수선택권이 부여된 운용리스는 단기리스에 해당되지 않는다고 보아(리스기간이 12개월 이하라 하더라도), 리스 인식을 면제받을 수 없다. 또한 기초자산이 소액인지에 대해서는 절대적 기준에 따라 평가하며, 다음의 조건을 모두 충족하는 경우 소액 기초자산이 될 수 있다(K-IFRS 제1116호 B5).

(1) 리스이용자가 기초자산 그 자체를 사용하여 효익을 얻거나 리스이용자가 쉽게 구할 수 있는 다른 자원과 함께 그 자산을 사용하여 효익을 얻을 수 있다.

(2) 기초자산은 다른 자산에 대한 의존도나 다른 자산과의 상호관련성이 매우 높지는 않다.

소액의 명시적 언급은 없으나 K-IFRS 제1116호 B6에서 “새것일 때 일반적으로 소액이 아닌 특성이 있는 자산이라면, 해당 기초자산 리스는 소액자산 리스에 해당하지 않는다. 예를 들면 자동차는 새것일 때 일반적으로 소액이 아닐 것이므로, 자동차 리스는 소액자산 리스에 해당하지 않을 것이다.”라고 언급하고 있다.

〈표 3〉 회계처리기준 변경

	제1017호 (개정 전)	제1116호 (개정 후)
재무상태표	재무상태표 (운용리스이용자)	재무상태표 (운용리스이용자)
	...	사용권자산 ××× 리스부채 ×××
	부외자산 ××× 부외부채 ×××	
손익계산서	손익계산서 (운용리스이용자)	손익계산서 (운용리스이용자)
	매 출 액 ×××	매 출 액 ×××
	...	...
	지급수수료 ×××	감가상각비 ×××
	...	이 자 비 용 ×××
		...

리스이용자는 리스개시일 현재 지급되지 않은 리스료의 현재가치로 리스부채를 측정한다.⁷⁾ 즉 리스이용자는 리스계약에 따라 리스개시일에 리스료를 지급할 의무를 부담하므로 리스료의 현재가치로 리스부채를 측정한다. 이때 내재이자율(implicit rate)로 할인하며, 내재이자율을 쉽게 산정 할 수 없는 경우 리스이용자의 증분차입이자율(incremental borrowing rate)을 사용한다.

리스부채를 최초 측정하였다면 이 금액을 바탕으로 사용권자산을 측정한다. 사용권자산은 원가(cost)로 측정하며,⁸⁾ 사용권자산의 원가는 다음의 항목을 가감하여 결정한다(K-IFRS 제1116호 문단 24). 이에 따라 사용권자산과 리스부채의 최초 측정금액이 일치하지 않을 수 있다.

7) 리스부채의 최초 측정에 포함되는 리스료는 다음 금액으로 구성된다(제1116호 문단 26-27).

① 고정리스료, ② 지수나 요율(이율)에 따라 달라지는 변동리스료, ③ 잔존가치보증에 따라 리스이용자가 지급할 것으로 예상되는 금액, ④ 리스이용자가 매수선택권을 행사할 것이 상당히 확실한 경우 그 매수선택권의 행사가격, ⑤ 리스기간이 리스이용자의 종료선택권 행사를 반영하는 경우에 그 리스를 종료하는데 드는 위약금

8) 해당 자산이 재평가모형을 적용하는 유형자산과 관련된 유형이라면 재평가모형을 선택할 수 있다. 이때 투자부동산의 정의를 충족하는 사용권 자산에 대해서도 공정가치 모형을 적용해야 한다(K-IFRS 제1116호 34~35문단).

〈그림 1〉 사용권자산의 최초측정

사용권자산	=	리스부채	+	선급리스료	-	리스인센티브	+	리스이용자 리스개설직접원가	+	해체/ 복구원가
-------	---	------	---	-------	---	--------	---	-------------------	---	-------------

리스이용자는 인식한 사용권자산에 따라 감가상각비를, 인식한 리스부채에 대한 이자를 인식하고 리스부채의 현금 상환액을 원금 부분과 이자부분으로 분류하여야 한다. 따라서 새 기준서에 따라 사용권자산과 리스부채를 인식하면 <표 4>와 같이 재무제표에 영향을 미칠 것으로 보인다.

〈표 4〉 재무제표에 미치는 영향

재무상태표	손익계산서	현금흐름표	재무비율
① 사용권자산 증가 ② 리스부채 증가	① 영업비용 감소 (리스료>감가상각비) ② 금융비용 증가 (리스부채 관련 이자비용)	① 영업활동으로 인한 현금유출 감소 ② 재무활동으로 인한 현금유출 증가	① 부채비율 증가 ② 유동비율 감소 ③ 자산회전을 감소 ④ 기타 ⁹⁾

리스계약에 리스요소와 비리스요소(유지용역 : maintenance service)가 합쳐져 있을 경우, 리스요소와 비리스요소를 분리하여 리스요소에 대해서만 리스로 회계처리하여야 한다. 다만 실무적 간편법으로, 하나의 리스요소와 관련 비리스요소를 하나의 리스요소로 보아 회계처리할 수 있다.

2. 세무처리기준

가. 법인세법

현행 법인세법 리스자산 및 리스부채의 인식과 파생되는 감가상각비 이자비용의 인식에 대해서는 회계처리기준을 대체적으로 따르고 있는 입장이다.¹⁰⁾ 그러나 이러한 규정은 구회계기준인 K-IFRS 제1017호가 있었던 시기에 적용되었던 규정으로 새로운 회계기준서인 K-IFRS 제

9) 부채비율, 유동비율, 자산회전을 이 외에도 이자법인세비용감가상각비차감전이익(EBITDA) 등은 증가할 것으로 예상되며, 주당순이익(EPS), 자기자본이익률(ROE), 투자자본수익률(ROCE), 이자보상비율은 상황에 따라 다르게 나타날 것으로 보인다.

10) 법인세법 시행령 제79조, 법인세법 시행규칙 제35조

1116호의 적용과 관련하여 과세관청에서 별다른 세법개정이나 행정해석을 내놓고 있지는 않다.

개별적인 법인세법 조문을 검토하면 K-IFRS 제1116호와 일치되지 않는 규정이 있는데, 그 중 하나가 법인세법 시행령 제24조이다. 법인세법 시행령 제24조는 감가상각자산의 범위를 규정하고 있는데, 리스자산과 관련된 규정을 정하고 있는 동법 시행령 5항¹¹⁾에서 리스회사가 대여하는 자산 중 기업회계기준에 따른 금융리스자산은 리스이용자의 감가상각자산으로, 금융리스 이외의 리스자산은 리스회사의 감가상각자산으로 보고 있다. 따라서 리스이용자에게 사용권자산 및 리스부채 인식의 단일회계처리를 요구하는 K-IFRS 제1116호하에서는 추가적인 세무조정이 필요할 수 있다.

특히 리스제공자는 위험과 보상 모형에 따라 운용리스로 리스거래를 분류하고 리스이용자는 통제모형에 따라 사용권자산을 인식하는 경우가 그러한데, 현행 법인세법 규정에 따라 해석하는 경우 리스이용자의 감가상각비가 부인될 위험이 있다. 또한 법인세법 시행령 제24조 제5항의 감가상각자산 범위에도 해당되지 않아 리스이용자가 인식하는 사용권 자산이 세무상 인정되지 않을 가능성도 있다.

위의 내용을 정리하면 아래 <표 5>와 같다. 리스제공자가 위험과 보상 모형에 따라 금융리스로 리스를 분류하고 리스이용자가 통제모형에 따라 리스거래를 회계처리를 한다면 현행세법에서 리스자산을 리스이용자의 자산으로 규정하고 있기 때문에 현행 세법과 충돌될 우려는 없다. 그러나 새 기준서에 따라 운용리스 이용자가 사용권 자산을 인식하여 감가상각을 하게 되면, 현행 세법의 규정(즉, 운용리스 감가상각대상자산은 리스제공자에 귀속)과 배치되어 회계상 인식된 사용권 자산과 감가상각비가 세무상 인정되지 않을 수 있다. 이러한 세무조정 of 소득처분은 자산의 인식과 감가상각비와 관련되는 것이므로 소득처분은 유보(일시적 차이)가 될 것으로 보인다.

<표 5> K-IFRS 제1116호 회계처리하에서 잠재적 세무처리 가능성

리스제공자의 리스분류	운용리스	금융리스
법인세법상 규정	리스제공자의 감가상각자산 및 감가상각비	리스이용자의 감가상각자산 및 감가상각비
리스이용자의 회계처리	사용권 자산 및 감가상각비 인식	사용권 자산 및 감가상각비 인식
리스이용자의 예상 세무조정	익금불산입 사용권자산 (△유보) 손금불산입 감가상각비 (유보)	—

11) ⑤ 제1항을 적용할 때 자산을 시설대여하는 자(이하 이 항에서 “리스회사”라 한다)가 대여하는 해당 자산(이하 이 항에서 “리스자산”이라 한다) 중 기업회계기준에 따른 금융리스(이하 이 항에서 “금융리스”라 한다)의 자산은 리스이용자의 감가상각자산으로, 금융리스외의 리스자산은 리스회사의 감가상각자산으로 한다.

리스부채 및 그에 파생되는 이자비용의 세무상 인정여부도 생각해 볼 필요가 있다. 새로운 기준서에 따라 리스제공자가 리스거래를 금융리스로 분류하고, 리스이용자가 사용권자산과 리스부채를 인식한다면 앞서 언급된 리스자산 인식이 리스거래 당사자 간에 대응이 되어 추가적인 세무조정이 없을 것으로 예상된다. 그러나 리스제공자가 리스거래를 운용리스로 분류를 하게 되면 리스이용자의 세무상 리스자산 인식 문제로 인해 상대계정인 리스부채 역시 세무상 인정되지 않을 가능성이 있다. 그렇게 되면 해당 리스부채에 파생되는 이자비용도 세무상 부인될 위험이 존재하게 된다. 특히 이자비용의 경우 소득처분에 문제가 발생할 수 있는데, 세무상 존재하지 않는 부채의 이자비용인 까닭에 기타사외유출(영구적 차이)로 분류될 가능성이 있으며, 지급되는 리스료의 리스부채 상환 부분은 세무상 불인정된 리스부채의 상환이므로 유보(일시적 차이)로 처리될 것으로 보인다.

〈표 6〉 세법상 리스부채 및 이자비용

리스제공자의 분류	운용리스	금융리스
법인세법상 규정	리스이용자의 리스부채 및 이자비용으로 구회계기준을 따름	리스이용자의 리스부채 및 이자비용으로 구회계기준을 따름
리스이용자의 회계처리	리스부채 및 이자비용 인식	리스부채 및 이자비용 인식
리스이용자의 예상 세무조정	손금불산입 리스부채(유보) 손금불산입 이자비용(기타사외유출)	—

위의 발생가능한 세무조정사항을 보면 리스부채의 이자비용을 제외하고는 유보(일시적 차이) 조정이다. 따라서 손익인식시점의 차이만 존재하는 유보(일시적 차이)조정에 대해서는 일반적으로 납세자 입장에서 유의한 세부담의 변화는 없을 것이나, 이자비용의 세무처리에 대해서는 기타사외유출(영구적 차이) 조정가능성이 있어 납세자의 세부담에 영향이 있을 수도 있다.¹²⁾

IV. 자동차 렌탈 거래로 인한 영향 분석 결과

본 장에서는 자동차 렌탈 거래를 할 경우 K-IFRS 제1116호하에서 회계 및 세무적 영향을

12) 실제 납세자가 현금으로 리스료를 지급한 것을 세무상 인정하지 않는 것은 현실적으로 일어나기가 힘들 것이다. 실질적으로 순자산 감소가 일어났기 때문이다. 그러나 현행 세법상의 개별 조문으로 인해 납세자와 과세관청 간의 분쟁이 일어날 가능성은 상존하며 불필요하게 납세자가 과세관청을 설득해야 하는 상황이 발생할 수도 있다.

분석하는데 중점을 둔다. 새로운 기준서에서 소액리스자산은 인식면제 규정을 적용받는다고 예외를 두면서도 자동차는 분명히 소액리스자산의 범위에 들 수 없다고 언급하였다(적용지침 B6). K-IFRS 제1116호하에서 불가피하게 리스 인식을 할 수 밖에 없는 자산이고 항공기, 선박과 달리 상당히 보편화된 자산인 자동차의 리스 거래를 새로운 기준서하에서 회계 및 세무처리를 할 때 어떠한 영향이 있을지를 검토한다. 이를 위해 자동차 렌탈 업계의 전문가의 인터뷰 등을 통해 파악한 리스계약 사례를 활용하여 회계처리 영향 및 재무제표에 미치는 영향을 분석한다.

1. 표준 계약 사례

이에 따라 본 연구에서 업계 전문가와의 인터뷰를 통해 파악된 계약 사례¹³⁾는 다음과 같다.

<계 약>

A 법인은 렌터카 회사로부터 차량 가격이 35,950,000원인 중형차량을 보증금 20%인 7,190,000원, 월 대여료 650,100원, 운행거리는 20,000KM이하/년로 제한하는 조건으로 48개월 간 렌탈 계약 체결

새 기준서는 계약 구성요소를 리스요소와 비리스요소로 분리하여 회계처리 하도록 하고 있다. 일반적으로 유지용역과 관련된 부분은 리스제공자의 의견에 기초해야 할 것이다.¹⁴⁾ 상기의 계약을 인터뷰를 통해 리스요소와 비리스요소(유지용역 : maintenance service)를 구분하면 다음 <표 7>과 같다.

- 13) 해당 계약은 그랜저 차량 계약 사례로 서울시자동차대여조합의 인터뷰를 통해 제공받은 사례이다.
- 14) K-IFRS 제1116호 BC135 : 리스 프로젝트의 목적은 리스 회계처리를 바꾸려는 것인지 용역 회계처리를 바꾸려는 것이 아니다. 그러므로 IASB는 IFRS 16을 모든 계약의 리스요소에만 적용해야 한다는 견해를 가졌다. 용역(또는 계약의 용역요소) 회계처리는 계약이 단지 용역에 국한되는지 아니면 용역과 함께 자산의 구매나 리스를 포함하는지에 영향을 받지 않아야 한다. 따라서 IFRS 16에서는 다음과 같이 요구한다.
- (1) 리스제공자는 계약의 리스요소와 비리스요소를 분리하여야 한다. 리스제공자에게서 받은 의견에 기초하여, IASB는 리스제공자가 리스요소와 비리스요소에 대하여 지급하는 금액을 분리할 수 있어야 한다고 결론 내렸다. 이는 리스제공자가 계약의 가격을 결정할 때 각 구성요소의 가치나 합리적인 추정치에 대한 정보가 필요할 것이기 때문이다.

〈표 7〉 A법인이 리스계약시 납부하는 비용 상세

납부시기	구 분	납부 금액	
계약 시	보 증 금	7,190,000원	
대여료 (매월)	차량 구입비	375,137원	591,000원 (VAT별도) * VAT포함시, 650,100원
	판매 관리비	10,000원	
	차량 보험료	60,000원	
	차량유지관리비	35,147원	
	차량검사비		
	차고지비용		
	기 타 비 용	20,000원	
	차량 탁송비		
	대체 차량비		
	계약 작성비		
	세 금	90,716원	
	개소세/교육세		
	취득세		
	자동차세		
	공채매입비		
사유 발생 시	면책금	사유발생시 납부비용이므로 생략	
	손해배상금		
	연체료		

이러한 계약을 리스요소와 비리스요소로 구분하면, 아래 <표 8>과 같다. 우선 계약시 발생하는 보증금은 렌탈계약에 대한 렌터카 이용자의 채무불이행으로 인한 채무를 담보하기 위해 지급하는 금액으로 계약 완료 후 해당금액을 렌터카 회사로부터 반환받기에 비리스요소이며, 판매 관리비, 차량보험료, 차량 유지관리비, 차량탁송비¹⁵⁾, 대체차량비, 계약작성비, 그리고 자동차세는 렌탈 차량의 유지관리를 위한 대가이므로 비리스요소로 판단할 수 있다. 즉, 차량의 취득원가와 관련한 원가로 차량구입비, 개별소비세/교육세, 취득세, 공채매입비는 리스요소에 해당되며 보증금 및 판매관리비, 차량보험료, 차량 유지관리비, 차량탁송비, 대체차량비, 계약 작성비, 자동차세는 유지관리비로 비리스요소이다¹⁶⁾¹⁷⁾.

15) 차량을 구입한다고 가정했을 경우 발생하는 차량탁송비는 의도한 장소와 상태에 이르는 원가로 취득 원가를 구성한다. 그러나 렌탈 계약에는 일정기간 마다 차량에 대한 유지관리를 포함하고 있는데, 해당 사례의 탁송비는 이를 의미한다.

16) 계약시 발생하는 비용은 보증금과 선수금을 예로 들 수 있다. 이 경우 보증금은 렌탈계약에 대한 렌터카 이용자의 채무불이행으로 인한 채무를 담보하기 위해 렌터카 이용자가 렌터카회사에 지급하는 금

〈표 8〉 가상사례의 리스요소 해당여부

비용 항목	납부 금액	리스요소 해당여부	
		리스요소	비리스 요소
보증금	₩7,190,000		○
차량구입비	375,137	○	
판매관리비	10,000		○
차량 보험료	60,000		○
차량 유지관리비	35,147		○
차량탁송비, 대체차량비, 계약 작성비	20,000		○
개별소비세/교육세, 취득세, 공채매입비	80,716	○	
자동차세	10,000		○
계	591,000		
리스요소	455,853		
비리스요소	135,147		

2. 회계적 영향—부채비율의 변화

상기의 표준 리스 거래 사례를 토대로 리스이용자가 렌털을 했을 경우 부채비율에 어느 정도 변화가 있을지를 계량적으로 분석해 보았다. 이를 위해 2017년 기준 상장사의 모든 기업을 대상

액으로, 렌털계약 완료 후 렌터카 이용자는 해당금액을 렌터카회사로부터 반환받기에 비리스요소이며, 선수금은 렌터카 이용자가 납부해야할 렌털료 혹은 향후 염가구매선택권 행사로 차량 인수시 납부 대금을 선납한 것인바, 리스요소에 해당된다.

자산의 취득원가는 일반적으로 제공한 자산의 대가로 인식시점의 현금가격상당액으로 측정하며, 자산의 매입원가는 구입가격에 관세 및 환급 불가능한 세금을 가산하고 의도하는 방식으로 자산을 가동하는데 필요한 장소와 상태에 이르게 하는 모든 원가를 포함한다. 따라서 차량구입비, 개별소비세/교육세, 취득세, 도시철도공채매입비는 차량의 취득과 관련하여 회피불가능한 원가로 리스요소로 구분해야 할 것이다. 반면에 차량보험료, 차량검사비, 차고지비용, 차량 탁송비, 대체 차량비, 계약 작성비, 자동차세는 해당 자산의 유지관리를 위한 대가로 비리스요소로 구분해야 한다.

이밖에도 리스기간이 리스이용자의 종료선택권 행사를 반영하는 경우, 그 리스를 종료하는데 드는 위약금은 리스부채 측정에 포함되는 리스료에 해당되며, 차량반환지연금, 연체료, 손해·배상금은 리스료 산정 시 고려된 사항이 아니며, 해당 사유 발생시 당기비용으로 회계처리해야 할 것으로 판단된다.

- 17) 그러나 상기의 리스요소와 비리스요소의 구분이 리스제공자에게서 받은 의견을 기초로 한다는 점에서 실질적으로 구분이 발생할 수 있는지는 의문이다. 리스요소와 비리스요소의 구분이 리스제공자의 리스 거래 원가공개문제로 번질 수 있어 고객의 요구가 있다하더라도 렌털회사가 실질적으로 이를 공개하기는 어려울 것이라는 것으로 업계 관계자는 언급하였다.

으로 자동차 렌탈계약의 규모를 변화하여 시장 내 평균적인 부채비율의 변화를 분석한다. 분석에 사용된 표본은 유가증권시장 및 코스닥 시장의 상장사로 Fnguide의 dataguide를 통해 재무자료를 추출할 수 있는 기업을 대상으로 하였다. 또한 재무비율 측정의 신뢰성을 위해 12월 결산 기업과 감사의견이 적정인 기업만을 대상으로 하였다. 최종적으로 재무비율 분석을 위해 포함된 표본은 유가증권시장 상장기업 688, 코스닥시장 1,154기업으로 총 1,842개 기업이다.

가상의 거래에 따른 회계적 영향을 분석하기 위한 주요가정은 <표 9>와 같다. 사용권자산과 리스부채를 측정에 적용할 할인율은 보증금의 경우 4년 만기 국고채이자율(2%)을 활용하였고, 리스부채의 측정시 적용할 증분차입이자율은 회계기준원(2017)의 연구와 같이 5%를 가정하였다. 해당 자산의 감가상각방법은 업계 전문가와의 인터뷰 결과 정액법(내용연수 4년)으로 가정하였다.

〈표 9〉 주요가정

(단위 : 원)

구 분	내 역
그랜저 공정가치	35,950,000
보증금	7,190,000
월 리스료	591,000
연간 리스료	7,092,000
연간 리스요소 리스료	5,470,236
연간 비리스요소 리스료	1,621,764
리스기간	4년
4년 만기 국고채 이자율	2%
A법인의 증분차입이자율	5%
감가상각방법	정액법(내용연수 4년)

사용권자산은 리스부채 + (보증금명목가액 - 보증금의 현재가치)이다. 상기 계약에서 보증금의 명목가액은 7,190,000원이며, 4년 만기 국고채 이자율(2%, 4년)로 할인한 현재가치는 6,642,449원이며, 리스부채는 19,397,186원이다.

이에 따라 1대를 계약하게 될 경우, 인식하게 될 사용권자산은 리스부채 19,397,186원에 보증금의 명목가액과 현재가치의 차이인 547,551원을 가산한 19,944,737원으로 측정할 수 있으며, 상기의 계약으로 인해 연간 5,470,236원의 리스료를 지불한다. 이 렌탈료는 손익계산서에 4,986,184원의 감가상각비(정액법, 내용연수 4년)를 계상할 것이고, 계약 1차년도 말 969,859원(매기 감소)의 이자비용을 인식할 것으로 보인다. 해당 금액은 계약하는 차량 수에 따라 비례적으로 조정가능하며, 유사한 사례의 리스계약에도 동일하게 적용될 수 있을 것이다.

〈표 10〉 사용권자산 및 리스부채의 재무제표 영향(1대 계약시)

(단위 : 원)

	사용권자산	감가상각비	리스부채	리스료	이자비용(5%)	원금 상환액
20×1년 초	19,944,737		19,397,186			
20×1년 말	14,958,553	4,986,184	14,896,809	5,470,236	969,859	4,500,377
20×2년 말	9,972,369	4,986,184	10,171,414	5,470,236	744,840	4,725,396
20×3년 말	4,986,184	4,986,184	5,209,749	5,470,236	508,571	4,961,665
20×4년 말	—	4,986,184	—	5,470,236	260,487	5,209,749

상기 사례를 2017년 말 재무제표에 반영될 부채비율 변동을 분석하기 위해 1,842개의 표본을 활용하였다. <표 11>은 표본의 기초통계량과 자기자본 대비 부채비율을 나타낸다. 유가증권시장의 자산은 평균 2조 3천억, 부채는 평균 9천억, 자본은 평균 1조 5천억 수준이며, 부채비율의 평균은 약 96% 수준이다. 부채비율은 중위수 65%, 최소 0.07%~최대 1,374%로 일부 기업의 부채비율이 매우 큰 것으로 판단된다.

〈표 11〉 기초통계량

(단위 : 천원, %)

변수		자산	부채	자본	부채비율(%)
유가증권시장 (N=688)	평균	2,374,927,183	953,447,288	1,421,479,895	95.59
	최소값	13,389,537	299,279	3,946,255	0.07
	제1 사분위수	188,000,683	51,175,583	109,592,283	27.30
	중위수	393,216,927	134,263,367	229,667,357	64.39
	제3 사분위수	1,036,860,799	434,801,235	581,125,329	116.93
	최대값	198,241,360,000	50,757,798,000	151,569,775,000	1374.45
	표준편차	10,211,161,120	3,537,856,701	7,176,002,420	126.80
코스닥시장 (N=1,154)	평균	150,455,438	55,413,155	95,042,282	80.33
	최소값	7,708,973	437,217	241,919	0.69
	제1 사분위수	57,736,972	13,395,139	35,527,322	21.42
	중위수	96,085,066	29,758,254	62,337,886	50.26
	제3 사분위수	167,966,454	57,643,157	107,776,816	92.05
	최대값	2,914,165,386	1,190,121,259	1,724,044,127	6221.91
	표준편차	192,136,025	91,868,512	119,000,916	236.68

한편 코스닥 시장의 경우 자산은 평균 1천 5백억, 부채는 평균 554억, 자본은 평균 950억 수준이며, 부채비율의 평균은 약 80% 수준이다. 중위수는 50%이며, 최대값¹⁸⁾은 6,221%로 부채비율이 상당히 큰 기업이 존재하는 것으로 보인다.

<표 12>는 표준 계약 차량을 1대~1,000대의 계약을 가정하여 자본시장내 부채비율의 변동을 나타낸다. 여기서 차이는 현행 부채비율의 평균과 각 계약을 재무제표에 반영 했을 때의 부채비율 평균의 차이를 의미한다.

〈표 12〉 계약에 따른 부채비율 변동—시장별

구분	코스닥시장(N=1,154)				유가증권시장(N=688)			
	적용 전		적용 후		적용 전		적용 후	
	부채비율 (%)	부채비율 (%)	평균차이 (%point)	t-test	부채비율 (%)	부채비율 (%)	평균차이 (%point)	t-test
1대	80.33	80.37	0.04	6.996***	95.59	95.61	0.02	16.338***
10대	80.33	80.72	0.39	7.146***	95.59	95.74	0.15	16.345***
50대	80.33	82.26	1.93	7.805***	95.59	96.34	0.75	16.373***
100대	80.33	84.23	3.9	8.610***	95.59	97.09	1.5	16.408***
500대	80.33	100.52	20.19	14.282***	95.59	103.03	7.44	16.679***
1000대	80.33	121.02	40.69	19.572***	95.59	110.36	14.77	16.997***

주1) ***은 1% 수준에서 유의함을 나타냄

유가증권시장의 경우 상기 계약을 반영하기 전 평균적으로 약 95.59%의 부채비율을 나타내며, 1 대를 계약할 경우(즉, 연간 약 ₩19,944,737의 사용권 자산 및 ₩19,397,186의 리스부채를 반영한다면), 평균적으로 0.02%point 증가하는 것으로 보이며, 약 100대의 계약을 가정하면 1.5%point, 500대는 약 7.44%point, 1,000대는 약 14.77%point 증가하는 것으로 나타났다. 코스닥 시장은 50대 계약을 가정하면 약 1.93%point 증가하며 500대는 약 20.19%point 증가한다. 각 계약의 가정하에서 부채비율의 증가는 모두 1% 수준에서 통계적으로 유의한 차이를 보였다.

산업별 부채비율 변동은 <표 13>과 같다. 제조업(A산업)의 부채비율은 85.89% 수준이며, 운수업(D산업)은 약 188.11%, 건설업(B산업) 약 156.01% 순이다. 세부적으로 제조업은 1 대를 계약할 경우 약 0.03%point 증가하며, 100대 3.13%point, 500대는 15.53%point, 1,000대는 약 30.74%point 증가한다. 부채비율의 평균이 가장 높았던 운수업(D산업)은 1대를 계약하면 0.02%point, 100대 1.55%point, 500대 7.69%point, 1,000대 약 15.28%point 증가하는 것으로 나타났다. 이러한 재무상

18) 와이디온라인은 모바일게임 개발 및 서비스 업체로 자산은 약 152억, 부채는 약 150억이며 자본은 약 2억 5천 수준이다. 이에 따라 IFRS 별도재무제표 기준 연간 부채비율은 6,221.91% 이다.

태(부채비율)의 변화는 많은 차량을 사용하고 있는 회사에 상당한 영향을 줄 것으로 보인다.¹⁹⁾

또한 만약 100대 기준(20억 수준)으로 임대차계약이 발생한다면, 제조업(A산업)은 약 3.13%point 변동하며, 사업시설관리 및 사업지원 서비스업(G산업)이 3.54%point, 전문, 과학 및 기술 서비스업(F산업) 2.13%point 순으로 가장 큰 증가폭을 나타낸다. 운수업(D산업)의 경우 100대 기준으로 1.55%point 증가하는 것으로 나타났다.

〈표 13〉 계약에 따른 부채비율 변동—산업별

산업	적용 전 부채비율(%)	적용 후 부채비율 차이 (%point)					
		1대	10대	50대	100대	500대	1,000대
A산업(N=1,208)	85.89	0.03	0.31	1.57	3.13	15.53	30.74
B산업(N=54)	156.01	0.02	0.21	1.07	2.14	10.62	21.06
C산업(N=132)	88.73	0.04	0.38	1.91	3.82	18.83	37.07
D산업(N=26)	188.11	0.02	0.15	0.77	1.55	7.69	15.28
E산업(N=206)	87.36	0.02	0.2	1.11	2.45	17.05	38.16
F산업(N=144)	39.34	0.02	0.21	1.07	2.13	10.56	20.87
G산업(N=16)	90.11	0.04	0.36	1.77	3.54	17.38	34.06
기타(N=56)	81.9	0.04	0.36	1.77	3.54	17.38	34.06

주1) 한국표준산업분류에 따라 A산업 : 제조업, B산업 : 건설업, C산업 : 도매 및 소매업, D산업 : 운수업, E산업 : 출판, 영상, 방송통신 및 정보서비스업, F산업 : 전문, 과학 및 기술 서비스업, G산업 : 사업시설관리 및 사업지원 서비스업으로 분류하였으며, 산업내 표본이 10개 이하인 경우 기타로 분류하였다. (기타 : 금융 및 보험업, 전기, 가스, 증기 및 수도사업, 협회 및 단체, 수리 및 기타 개인 서비스업, 예술, 스포츠 및 여가관련 서비스업, 농업, 임업 및 어업, 교육 서비스업, 부동산업 및 임대업, 숙박 및 음식점업, 하수·폐기물 처리, 원료재생 및 환경복원업, 광업)

〈표 14〉는 할인율 가정에 따른 민감도 분석을 나타낸 표이다. 제조업(A산업)의 경우 약 100대(약 20억 수준의 임대계약)의 계약을 할인율 3%로 가정하면 3.29%point 변동하며, 7% 가정할 경우 2.98%point 변동한다. 부채비율의 평균이 가장 높았던 운수업(D산업)은 3%로 가정하면 1.63%point, 7%를 가정할 경우 1.47%point 변동하는 것으로 나타난다. 이때 할인율이 낮은 경우 부채비율은 높아진다.

19) 업계 전문가와의 인터뷰를 통해 발견된 것은 상당수의 회사가 100대를 초과하는 차량을 렌탈하는 것으로 나타났고, 이들의 업종이 운수업이 아닌 경우도 많았다는 점이다. 예를 들어 제약업을 영위하고 있는 A회사는 200대 정도의 차량을 렌탈하고, 금융업을 영위하는 B회사는 400대 수준으로 렌탈하는 것으로 나타났다. 900대 이상의 차량을 렌탈하는 기업도 있는 것으로 나타났다.

〈표 14〉 민감도분석 - 산업별 (단위 : %, %point)

산업	적용 전 부채비율(%)	적용 후 부채비율 차이 (%point)														
		50대 계약					100대 계약					500대 계약				
		3%	4%	5%	6%	7%	3%	4%	5%	6%	7%	3%	4%	5%	6%	7%
A산업 (N=1,208)	85.89	1.65	1.61	1.57	1.53	1.49	3.29	3.21	3.13	3.06	2.98	16.31	15.91	15.53	15.15	14.79
B산업 (N=54)	156.01	1.12	1.1	1.07	1.04	1.02	2.24	2.19	2.14	2.09	2.04	11.15	10.88	10.62	10.36	10.12
C산업 (N=132)	88.73	2.01	1.96	1.91	1.87	1.82	4.01	3.91	3.82	3.73	3.64	19.77	19.29	18.83	18.39	17.96
D산업 (N=26)	188.11	0.81	0.79	0.77	0.76	0.74	1.63	1.59	1.55	1.51	1.47	8.09	7.89	7.69	7.51	7.33
E산업 (N=206)	87.36	1.31	1.21	1.11	1.01	0.92	2.85	2.65	2.45	2.27	2.09	18.68	17.85	17.05	16.28	15.54
F산업 (N=144)	39.34	1.12	1.09	1.07	1.04	1.02	2.24	2.18	2.13	2.08	2.03	11.07	10.81	10.56	10.31	10.08
G산업 (N=16)	90.11	2.64	2.57	2.51	2.45	2.4	5.26	5.13	5.01	4.9	4.78	25.93	25.31	24.71	24.13	23.57
기타 (N=56)	81.9	1.86	1.82	1.77	1.73	1.69	3.71	3.62	3.54	3.45	3.37	18.25	17.8	17.38	16.97	16.57

주1) 한국표준산업분류에 따라 A산업 : 제조업, B산업 : 건설업, C산업 : 도매 및 소매업, D산업 : 운수업, E산업 : 출판, 영상, 방송통신 및 정보서비스업, F산업 : 전문, 과학 및 기술 서비스업, G산업 : 사업시설관리 및 사업지원 서비스업으로 분류하였으며, 산업내 표본이 10개 이하인 경우 기타로 분류하였다. (기타 : 금융 및 보험업, 전기, 가스, 증기 및 수도사업, 협회 및 단체, 수리 및 기타 개인 서비스업, 예술, 스포츠 및 여가관련 서비스업, 농업, 임업 및 어업, 교육 서비스업, 부동산업 및 임대업, 숙박 및 음식점업, 하수·폐기물 처리, 원료재생 및 환경복원업, 광업)

주2) 평균은 산업별 평균을 의미한다. 차이는 평균의 차이를 의미하며, 변동은 각 기업의 부채비율변동분의 평균을 의미한다.

3. 세무적 영향

제Ⅲ장에서 보았듯이 K-IFRS로 인한 세무조정사항은 대부분 유보(일시적 차이)조정으로 예상되나, 리스부채로부터 발생하는 이자비용의 경우 당초 세무상 인정되지 않는 부채로부터 나오는 이자비용인 까닭에 이 역시 손금으로 인정되지 않을 가능성이 있다.²⁰⁾

앞의 1절 사례를 바탕으로 리스제공자는 위험과 보상 모형에 따라 운용리스로 리스거래를 분류하고 리스이용자는 통제모형에 따라 사용권자산을 인식하는 경우 전반적인 세무조정 영향은 <표 15>와 같다. 1대 계약의 경우 리스계약시점에 인식한 사용권자산은 ₩19,944,737 만큼 익금불산입(△유보), 리스부채는 ₩19,397,186 손금불산입(유보)의 세무조정이 발생할 것으로 예상되며, 이자비용 ₩969,859 손금불산입(기타사외유출), 감가상각비 ₩4,986,184 손금불산입(유보)로 세무상 인정되지 않을 것이다. 각 계약 대수를 10대~1,000대를 감안하면 <표 15>과 같이 세무조정에 영향을 줄 것으로 예상된다.

<표 15> 세무조정 영향

(단위 : 원)

	리스계약 시점		1차연도 말		
	사용권자산	리스부채	이자비용	리스부채	감가상각비
1대	19,944,737	19,397,186	969,859	4,500,377	4,986,184
10대	199,447,370	193,971,860	9,698,590	45,003,770	49,861,840
50대	997,236,850	969,859,300	48,492,950	225,018,850	249,309,200
100대	1,994,473,700	1,939,718,600	96,985,900	450,037,700	498,618,400
500대	9,972,368,500	9,698,593,000	484,929,500	2,250,188,500	2,493,092,000
1000대	19,944,737,000	19,397,186,000	969,859,000	4,500,377,000	4,986,184,000
세무조정	익금불산입 (△유보)	손금불산입 (유보)	손금불산입 (기타사외유출)	익금불산입 (△유보)	손금불산입 (유보)

위의 발생가능한 세무조정 사항은 이자비용을 제외하면 유보(일시적 차이)조정이다. 이러한 유보 조정에 대해서는 일반적으로 납세자 입장에서 유의한 세부담의 변화는 없을 것이나, 이자비용의 세무처리는 영구적 차이(기타사외유출)로 조정될 가능성이 있다. 상기의 회계적 영향 분석 대상을 토대로 납세자의 세부담에 영향이 있을 수 있는 이자비용에 대해 분석한 결과는 <표 16>과 같다. 여기에서 영업이익 대비 세무상 부인되는 이자비용의 비율 산정에 포함 된 표본의

20) 물론 현금으로 지급되는 리스료이므로 실질과세원칙, 순자산 감소의 이유를 들어 손금으로 인정받을 수 있겠으나 그 과정에서 과세관청과 납세자간의 불필요한 논쟁이 발생할 수도 있다. 이하에서는 세무적 불확실성으로 손금 인정받지 못할 경우를 가정하고 분석한다.

경우 영업이익이 음인 경우는 제외하였다.

분석결과, 유가증권시장의 경우 1대를 계약할 경우(연간 19,397,186의 리스부채를 인식하고 5%의 유효이자율을 반영) 평균적으로 영업이익 대비 세무상 부인되는 이자비용의 비율은 0.02%이며, 100대를 가정하면 2.34%, 500대는 11.68%, 1,000대는 23.35% 수준으로 부인되는 손금의 비중이 상당한 것으로 나타났다. 코스닥시장의 경우 50대 계약을 가정하면 3.89%, 500대는 38.88%의 비중을 차지하는 것으로 나타났다.

〈표 16〉 영업이익 대비 세무상 부인되는 이자비용의 비율

(단위 : %)

구 분	영업이익 대비 세무상 부인되는 이자비용의 비율	
	코스닥시장(N=861)	유가증권시장(N=572)
1대	0.08	0.02
10대	0.78	0.23
50대	3.89	1.17
100대	7.78	2.34
500대	38.88	11.68
1000대	77.75	23.35

산업별 영업이익 대비 세무상 부인 될 가능성이 있는 이자비용의 비율은 <표 17>과 같다. 세부적으로 제조업(A산업)은 1대를 계약할 경우 영업이익 대비 0.05% 수준이 세무상 부인될 가능성이 있으며, 100대 4.82%, 500대 24.08%, 1,000대는 48.17% 수준이다. 만약 100대 기준(약 20억 수준)으로 임대차계약이 발생한다면 사업시설관리 및 기술 서비스업(F산업) 17.33%, 건설업(B산업)은 약 7.31%, 제조업(A산업)은 4.82% 순으로 세무상 부인될 이자비용의 비중이 높으며, 운수업(D산업)의 경우는 100대 기준으로 1.61% 수준인 것으로 나타났다.

〈표 17〉 영업이익 대비 세무상 부인되는 이자비용의 비율-산업별

(단위 : %)

산업	1대	10대	50대	100대	500대	1,000대
A 산업 (N=948)	0.05	0.48	2.41	4.82	24.08	48.17
B 산업 (N=48)	0.07	0.73	3.65	7.31	36.54	73.07
C 산업 (N=94)	0.05	0.47	2.36	4.72	23.61	47.22
D 산업 (N=23)	0.02	0.16	0.80	1.61	8.04	16.08
E 산업 (N=158)	0.04	0.44	2.22	4.44	22.19	44.38
F 산업 (N=105)	0.17	1.73	8.67	17.33	86.65	173.31
G 산업 (N=14)	0.02	0.20	0.98	1.95	9.75	19.50
기타 (N=43)	0.02	0.20	0.98	1.96	9.79	19.59

주1) 한국표준산업분류에 따라 A산업 : 제조업, B산업 : 건설업, C산업 : 도매 및 소매업, D산업 : 운수업, E산업 : 출판, 영상, 방송통신 및 정보서비스업, F산업 : 전문, 과학 및 기술 서비스업, G산업 : 사업시설관리 및 사업지원 서비스업으로 분류하였으며, 산업내 표본이 10개 이하인 경우 기타로 분류하였다. (기타 : 금융 및 보험업, 전기, 가스, 증기 및 수도사업, 협회 및 단체, 수리 및 기타 개인 서비스업, 예술, 스포츠 및 여가관련 서비스업, 농업, 임업 및 어업, 교육 서비스업, 부동산업 및 임대업, 숙박 및 음식점업, 하수·폐기물 처리, 원료재생 및 환경복원업, 광업)

<표 18>은 할인율 가정에 따른 민감도 분석을 나타낸 표인데, 제조업(A산업)의 경우 약 100대(약 20억 수준)의 계약을 할인율 3%로 가정하면 영업이익 대비 3.03% 수준의 이자비용이 세무상 부인될 것으로 예상된다. 또한 운수업(D산업)은 3%로 가정하면 1.01%, 7%로 가정하면 2.15% 수준이다. 이때 할인율이 높은 경우 세무상 부인될 이자비용의 규모는 높아진다.

〈표 18〉 영업이익 대비 세무상 부인되는 이자비용의 비율-민감도 분석

(단위 : %)

산업	50대 계약					100대 계약					500대 계약				
	3%	4%	5%	6%	7%	3%	4%	5%	6%	7%	3%	4%	5%	6%	7%
A 산업 (N=948)	1.51	1.97	2.41	2.82	3.22	3.03	3.94	4.82	5.65	6.44	15.15	19.72	24.08	28.24	32.21
B 산업 (N=48)	2.30	2.99	3.65	4.28	4.89	4.60	5.98	7.31	8.57	9.77	22.98	29.92	36.54	42.84	48.86
C 산업 (N=94)	1.49	1.93	2.36	2.77	3.16	2.97	3.87	4.72	5.54	6.31	14.85	19.34	23.61	27.69	31.57
D 산업 (N=23)	0.51	0.66	0.80	0.94	1.08	1.01	1.32	1.61	1.89	2.15	5.06	6.58	8.04	9.43	10.75
E 산업 (N=158)	1.40	1.82	2.22	2.60	2.97	2.79	3.63	4.44	5.20	5.93	13.96	18.17	22.19	26.02	29.67
F 산업 (N=105)	5.45	7.10	8.67	10.16	11.59	10.90	14.19	17.33	20.32	23.18	54.50	70.96	86.65	101.61	115.89
G 산업 (N=14)	0.61	0.80	0.98	1.14	1.30	1.23	1.60	1.95	2.29	2.61	6.13	7.99	9.75	11.43	13.04
기타 (N=43)	0.62	0.80	0.98	1.15	1.31	1.23	1.60	1.96	2.30	2.62	6.16	8.02	9.79	11.48	13.10

주1) 한국표준산업분류에 따라 A산업 : 제조업, B산업 : 건설업, C산업 : 도매 및 소매업, D산업 : 운수업, E산업 : 출판, 영상, 방송통신 및 정보서비스업, F산업 : 전문, 과학 및 기술 서비스업, G산업 : 사업시설관리 및 사업지원 서비스업으로 분류하였으며, 산업내 표본이 10개 이하인 경우 기타로 분류하였다. (기타 : 금융 및 보험업, 전기, 가스, 증기 및 수도사업, 협회 및 단체, 수리 및 기타 개인 서비스업, 예술, 스포츠 및 여가관련 서비스업, 농업, 임업 및 어업, 교육 서비스업, 부동산업 및 임대업, 숙박 및 음식점업, 하수·폐기물 처리, 원료재생 및 환경복원업, 광업)

V. 추가 고려 사항

1. 신종거래에 대한 리스 인식 여부

자동차렌탈 시장내에는 다양한 유형의 렌탈 계약이 존재하는데, 리스의 범위가 상당히 광범위해진 K-IFRS 제1116호 하에서 리스로 인식이 되어야 하는지에 대한 판단이 명쾌하지 않은 경우가 발생할 수 있다.

특히 최근 공유 경제로 자주 등장하는 카셰어링(Car sharing) 계약이 그리한데, 이러한 계약은 기존의 계약상대자와 대여대상이 고정되어 있는 렌탈 계약과는 차이가 있다. 예를 들어 이용자가 시간단위로 대여하는 일반적인 카셰어링, 대여자가 2이상의 고객과 다중 계약 체결하여 고객 A에게 1년이상 장기 대여한 차량을 특정 시간대에 고객 B에게 대여하는 카셰어링, 장기대여차량을 자산 효율화 차원에서 카셰어링 하는 경우 등 지금 현재에 존재하는 카셰어링 거래를 K-IFRS 제1116호하에서 어떻게 회계처리할지에 대해 분명하지 않을 수 있다.²¹⁾

즉, 현재 존재하는 거래뿐만 아니라 향후 미래에 공유 경제로 새로운 신종 대여 거래가 등장할 경우 리스의 정의를 광범위하게 보고 있는 K-IFRS 제1116호 체계하에서 실질적 어떻게 회계처리할지에 대한 논의가 보다 깊어져야 할 것으로 보인다.

2. 세법의 정비

앞서 논의한 바와 같이 회계적 측면에서 K-IFRS 제1116호를 도입할 경우 K-IFRS 제1017호를 포함하여 과거 회계기준에 따라 정해진 세법의 규정을 정비할 필요가 있다. 법인세법 시행령 제24조에 규정된 감가상각자산의 범위에서 리스자산을 누구의 자산으로 할 것인지에 K-IFRS 제1116호를 고려하여 보다 명확하게 규정되어야 할 것이다. 만약 이를 정비하지 않은 채 현행 세법 규정을 유지할 경우 납세자 입장에서는 과거와 동일한 거래를 하고 있음에도 불구하고 추가적인 세부담을 지거나 또는 번거로운 추가 세무 조정을 할 수가 있다. 또한 리스료를 부담하는 납세자와 과세관청간의 불필요한 분쟁이 야기될 수 있다.

이러한 세법의 정비 문제는 법인세법에 한한 것이 아니다. 조세특례제한법 역시 검토해 볼 필요가 있는데, 현행 조세특례제한법에서 투자세액공제가 가능한 리스거래는 과거 회계기준상의 금융리스 규정을 준용²²⁾하고 있다. 따라서 리스이용자에게 금융리스와 운용리스의 구분을 금지

21) 공유 경제로 인한 대여 거래의 변형은 사무실 임차(공유 오피스) 시장에서도 확인되며, 그 성장가능성도 높은 것으로 보여져(하나금융연구소(2018.07.13.) 플랫폼 비즈니스 : 경계를 넘어 새로운 기회로, KB금융지주 경영연구소(2018.10.18.) 공유오피스 시장의 성장가능성 및 향후 전망), 이러한 거래에 K-IFRS 제1116호가 어떻게 적용될지에 대한 고민도 필요할 것이다.

22) 조세특례제한법 시행규칙 제3조의2(금융리스의 범위)

하고 모든 대여거래를 사용권자산과 리스부채 인식을 요구하고 있는 K-IFRS 1116호 체제하에서 납세자가 투자세액공제를 적절히 신청할 수 있도록 조세특례제한법 법령의 개정 역시도 검토되어야 한다.

VI. 결 론

2019년 1월 1일 이후 시작하는 회계연도부터 K-IFRS를 적용하는 기업은 리스거래에 대한 회계처리를 할 때 K-IFRS 제1116호 리스회계처리 기준을 적용하여야 한다. 신기준서하에서 리스이용자는 리스거래를 운용리스 또는 금융리스로 구분하지 않고 통제모형을 적용하여 사용권 자산과 리스부채를 인식하여야 한다. 또한 신기준서하에서 리스의 정의가 상당히 광범위해져 과거에 단순 임대차 계약도 새로운 기준하에서 리스거래로 보아 사용권 자산과 리스부채를 인식을 해야하는 상황이다. 반면 이러한 회계기준의 동향과는 다르게 현재의 세법 규정은 아직 과거의 회계처리기준을 따르는 것에 그치고 있고, 구체적인 개정 계획은 없는 것으로 보인다.

본 연구에서는 이러한 회계기준의 변화가 리스이용자의 재무제표와 세무처리에 어떠한 변화가 있을지를 검토하였다. 특히 범용성이 높은 차량의 렌털거래가 기업의 회계 및 세무적으로 어떠한 영향이 있을지를 연구하였다. 그 방법으로 자동차 렌털 거래 업계의 담당자와의 인터뷰를 통해 특정 차량의 표준 계약 사례를 들어 해당 차량(그랜저)의 렌털 거래가 기업의 재무 상태와 세부담에 어떠한 영향을 미칠지를 분석하였다.

해당 표준 계약의 리스료를 리스요소와 비리스요소로 구분하고, 리스요소만이 사용권자산과 리스부채에 반영이 되었을 때 기업의 재무상태(부채비율)의 변화는 다음과 같다.

1. 리스기간[계약해지금지조건이 부가된 기간(명시적인 계약해지금지조건은 없으나 실질적으로 계약해지금지조건이 부가된 것으로 볼 수 있는 기간을 포함한다)을 말하며, 기간 종료시점에서 계약해지금지조건이 부가된 갱신계약의 약정이 있는 경우에는 그 약정에 따른 기간을 포함한다. 이하 이 조에서 같다] 종료 시 또는 그 이전에 리스이용자에게 해당 리스의 자산(이하 이 조에서 “리스자산”이라 한다)의 소유권을 무상 또는 당초 계약 시 정한 금액으로 이전할 것을 약정한 경우 (2011. 4. 7. 신설)
2. 리스기간 종료 시 리스자산을 취득가액의 100분의 10 이하의 금액으로 구매할 수 있는 권리가 리스 실행일 현재 리스이용자에게 주어진 경우 또는 취득가액의 100분의 10 이하의 금액을 갱신계약의 원금으로 하여 리스계약을 갱신할 수 있는 권리가 리스실행일 현재 리스이용자에게 주어진 경우 (2011. 4. 7. 신설)
3. 리스기간이 「법인세법 시행규칙」 별표 5 및 별표 6에 규정된 리스자산의 자산별·업종별(리스이용자의 업종에 의한다) 기준내용연수의 100분의 75 이상인 경우 (2011. 4. 7. 신설)
4. 리스실행일 현재 최소리스료를 기업회계기준에 따라 현재가치로 평가한 가액이 해당 리스자산의 장부가액의 100분의 90 이상인 경우 (2011. 4. 7. 신설)
5. 리스자산의 용도가 리스이용자만의 특정 목적에 한정되어 있고, 다른 용도로의 전용(轉用)에 과다한 비용이 발생하여 사실상 전용이 불가능한 경우 (2011. 4. 7. 신설)

새 것 일 때 차량가격이 35,950,000원인 중형자동차 1대를 렌탈하는 경우 제한된 가정하에, 사용권자산 19,944,737원, 리스부채 19,397,186원이 장부에 인식될 것으로 예상되며, 임대 규모에 따라 인식되는 사용권자산 및 리스부채는 비례적으로 증가할 것이다. 또한 이러한 계약이 장부에 반영이 된다면 1대를 가정할 경우 유가증권시장은 약 0.02%point 변동하며, 100대 1.5%point, 500대 7.44%point, 1,000대는 약 14.77%point 증가하는 것으로 나타났다. 코스닥시장은 1대를 가정하면 0.04%point, 100대 3.9%point, 500대 20.19%point, 1,000대 40.69%point 증가하는 것으로 나타났다. 이때 할인율을 달리하면 할인율이 낮을수록 부채비율은 높아진다.

해당 표준 계약의 리스료 중 리스부채의 이자비용이 영구적 차이로 세무상 부인될 경우 세무상 부인되는 조정 금액은 다음과 같다 유가증권시장의 경우 1대를 계약할 경우 평균적으로 영업이익 대비 세무상 부인되는 이자비용의 비율은 영업이익 대비 0.02%이며, 100대를 가정하면 2.34%, 500대는 11.68%, 1,000대는 23.35% 수준으로 부인되는 손금의 비중이 나타날 것으로 보인다. 코스닥시장의 경우 50대 계약을 가정하면 3.89%, 500대는 38.88%의 비중을 차지하는 것으로 나타났다. 이때 할인율이 높은 경우 세무상 부인될 이자비용의 규모는 높아진다.

상기의 재무상태(부채비율)의 변화는 많은 차량을 사용하고 있는 회사에 상당한 영향을 줄 것으로 보이며, 다른 여타의 잠재적인 리스거래(e.g. 사무실 임차)의 자산 및 부채화를 고려할 경우 적지 않은 변화일 것으로 판단된다. 또한 카셰어링과 같이 공유경제에 기반한 신종 거래 및 동일 차종에 대하여 단기로 계약하는 사례가 나타날 경우 이를 K-IFRS 제1116호 기준하에서 어떻게 회계처리해야 할지에 대한 문제도 발생시킬 수 있다. 추가적으로 현행 세법의 개정도 고민해 볼 필요가 있다. 과거의 금융리스 및 운용리스의 구분에 기반한 회계처리를 존중하는 법인세법과 조세특례제한법의 규정도 납세자의 혼란, 납세자와 과세관청간의 불필요한 논쟁을 막기 위해서라도 개정이 필요할 것으로 보인다.

본 연구는 새롭게 도입되는 K-IFRS 제1116호가 기업의 회계와 세무처리에 어떠한 영향을 줄 것인지를 살펴보았다는 점에서 선행연구와 차이가 있다. 특히 항공업, 해운업 등 규모가 큰 특수한 자산이 아닌, 대부분의 기업이 보편적으로 사용하는 자동차의 렌탈 거래를 중심으로 분석하였는 점에 선행연구와 차별성이 있다. 특히 업계 실제 종사자와의 인터뷰를 통해 표준 계약 사례를 들어 분석을 하였다는 점에서 연구의 의의가 있다고 볼 수 있다. 그러나 자동차 렌탈 거래의 영향 분석에서 실제의 차량 렌탈 수를 감안한 분석은 수행하지 못하였다는 점은 본 연구의 한계이기도 한다. 또한 양적 분석에서 일정한 가정(리스기간 4년, 할인율 5%)을 둔 것 역시도 본 연구의 한계이다.

참고문헌

- 머니투데이. 2019.04.01. “아시아나, 그룹 자금줄에 항공리스까지… 유동성 오버부킹”
<http://news.mt.co.kr/mtview.php?no=2019033023431125737>
- KB금융지주 경영연구소(2018.10.18.) 공유오피스 시장의 성장가능성 및 향후 전망.
- 김한수·강나라·최 관. 2011. “해운업 리스회계 사례연구”. 회계저널 제20권 제2호 : 445－481.
- 김한수·김인숙·최 관. 2010. “리스 예비적 검토의견에 따른 사례연구”. 회계저널 제19권 : 255－294.
- 김현동. 2017. “리스에 관한 국제회계기준의 변경과 세법상 과제”. 회계연구 제22권 제2호 : 119－149.
- 손 혁·이중희. 2015. “리스선택은 어떻게 이루어지는가? 새로운 시각”. 회계학연구 제40권 제5호 : 105－134.
- 신승묘. 2009. “기업의 리스이용 및 리스유형선택 의사결정에 영향을 미치는 조세 및 비조세요인에 관한 실증연구”. 세무학 연구 제26권 제1호 : 71－103.
- _____. 2011. “운용리스의 자본화가 재무비율에 미치는 영향과 기업의 신용평가”. 세무와 회계저널. 한국세무학회 제12권 제3호 : 53－80.
- 이중희. 1999. “리스이용자의 회계선택에 영향을 미치는 경제적 요인”. 회계학연구 제24권 제1호 : 141－162.
- 윤태화·홍정화. 2001. “리스회계방법 선택에 영향을 미치는 기업특성요인”. 세무와 회계저널. 제2권 제1호 : 185－106.
- 정혜영·김남인. 2000. “리스이용기업의 회계처리방법 선택 요인과 리스회계정보의 기업가치 반영에 대한 연구”. 회계학연구 제25권 제1호 : 21－53.
- 하나금융연구소(2018.07.13.) 플랫폼 비즈니스 : 경계를 넘어 새로운 기회로.
- 한국회계기준원. 2017. 기업회계기준서 제1116호 ‘리스’ 영향분석 보고서.
- _____. 2009. 한국채택국제회계기준서 제1017호 : 리스.
- _____. 2017. 한국채택국제회계기준서 제1116호 : 리스.
- Imhoff, E., R. Lipe, and D. Wright. 1991. Operating Lease : Impact of Constructive Capitalization. *Accounting Horizons* (Vol.5 No.1) : 51－63.
- Imhoff, E., R. Lipe, and D. Wright. 1997. Operating Lease : Income Effects of Constructive Capitalization. *Accounting Horizons* (Vol.11 No.2) : 12－32
- Ross, S. A., and R. Westerfield. 2007. 『Corporate finance : Fundamentals』. McGraw－Hill.
- Watts, R., and J. Zimmerman. 1986. 『Positive accounting theory』.

Study on the Effect of K-IFRS 1116 on Accounting and Tax Treatments of Corporation - Focusing on Car Rental Transactions -

Sun Pil Hwang* · Hyeong Tae Cho** · Seung Ro Choi***

〈Abstract〉

Starting from January 1, 2019, a lessor adopting K-IFRS should recognize a lease of a leased property under lease or finance lease by applying a control model. In this study, we analyze how changes in accounting standards will affect the lease users' financial statements and tax treatment, focusing on car rental transactions.

As a result of the research, it is expected that the following effects will be observed when renting a medium-sized car (vehicle price 35,950,000 won) by distinguishing lease factor and non-lease factor and applying K-IFRS 1116. First, the debt ratio is expected to increase about 0.02% point for listed companies in the securities market and 0.04% point for the KOSDAQ market. second. If the interest cost of lease liabilities is denied due to permanent taxation, the ratio of tax adjusted amount to operating profit is 0.02% for the securities market and 0.08% for the KOSDAQ market. In this case, the debt ratio and the taxable interest expense increase proportionally depending on the lease scale. The lower the discount rate, the higher the debt ratio. The higher the discount rate, the higher the taxable interest expense.

Given the number of vehicles rented by individual companies identified through interviews with industry experts, it is unlikely that the number of rental vehicles will be significantly affected. Also, considering the other potential lease transactions (eg office leases), the financial impact of the new standards will be substantial. In addition, due to the unclear nature of the new transactions and tax laws due to the shared economy, there will be few practical problems of companies applying K-IFRS No. 1116.

This study differs from the previous studies in that it examines the effects of the newly introduced K-IFRS 1116 on the accounting and taxation of firms, focusing on the rental transactions of universal

* Ph. D. Candidate, College of Business Administration, Hongik University, sunpilwow@naver.com, First Author

** Assistant Professor, College of Business Administration, Hongik University, cht1212@hongik.ac.kr, Corresponding Author

*** Ph. D. Candidate, College of Business Administration, Chung-Ang University, seungrochoi@gmail.com, Co-author

automobiles. However, it is the limit of this study that the limit of the data can not be analyzed considering the actual vehicle rental agreement of all listed companies.

〈Key words〉 K-IFRS 1116, Car lease, Right of use asset, Lease liabilities, Control model