

# 전월세신고제 내년 시행...임대차3법 '질름발이' 운영 우려



세입자의 주거권을 보호하기 위한 '임대차 3법' (계약갱신청구권제·전월세상한제·전월세신고제)이 모두 국회 상임위의 문턱을 넘어서면서 내달 제도 시행이 가시화됐다.

하지만 '질름발이' 식 운영에 대한 우려가 커지고 있다. 임대차3법 운영의 밑바탕이 될 '전월세신고제'만 내년 6월 1일로 시행이 연기됐기 때문이다.

임대차 시장에 대한 정보가 부족한 상황에서 지자체 행정 부담만

가중시킬 수 있다는 지적도 나온다. 국토교통부는 하지만 기존 시스템만 가지고도 계약갱신청구권 등 다른 제도를 운영하는 것은 충분하다는 입장을 밝혔다.

29일 국회와 국토부 등에 따르면 더불어민주당은 전날과 이날 열린 국회 국토교통위원회와 법제사법위원회의 전체회의에서 임대차 3법과 관련해 '부동산 거래신고에 관한 법률' (전월세신고제), '주택임대차 보호법' (계약갱신청구권제·전월세상한제) 개정안을 단독

추계 임대주택 731만호 중 28%만 확정일자 신고  
'깜깜이' 시장, 현황 파악 어려워...지자체 업무 과중  
국토부 "운영 문제없어...시스템 조속히 구축할 것"

상정해 가결시켰다.

임대차 3법이 모두 상임위 문턱을 넘음에 따라 법사위 심사와 본회의의 표결 절차만 남겨둔 상태다. 민주당과 정부는 내달 4일 국회 본회의 전까지 임대차 3법을 통과시키고, 즉시 시행에 들어갈 전망이다.

문제는 임대차 시장 현황 파악에 필요한 '전월세신고제'의 시행만 내년 6월로 미뤄지면서 일부에서 파행 운영 가능성이 제기되고 있다는 점이다.

임대차 시장은 현재 확정일자 신고 등을 통해 간접적으로 파악될 뿐, 전체적으로 시장의 불투명성이 높다.

올해 5월 기준 임대 추계 731만 가구 중 임대차 실거주 정보를 확인할 수 있는 주택은 전체의 28% 수준인 약 205만 가구에 불과하다.

매매 거래와 달리 임대차 거래는 신고 의무가 없기 때문이다.

사실상 계약갱신청구권제, 전월세상한제를 지자체가 적용하고, 법 위반에 대해 감시·처벌하는 등 제도 운영의 기초가 되는 게 전월세 신고제인 셈이다.

전월세신고제가 시행되면 특정 지역 및 특정 금액 이상의 전월세 거래는 보증금 등을 포함해 30일 안에 신고해야 한다. 이에 따라 시·도 전월세 시세 정보는 물론 계약갱신과 임대료 상한제 준수 여부 등을 한 눈에 파악할 수 있고 임대소득 세원도 확인 가능해 탈세를 방지할 수 있게 된다.

임대차 3법의 '질름발이' 운영에 대한 우려가 커지는 이유는 이 때문이다.

정부와 여당도 애초에는 이 같은 이유 때문에 임대차 3법을 모두

공포 즉시 시행한다는 방침이었다. 하지만 국토부에서 임대차 신고 관리 및 데이터베이스 검증 등 시스템 구축을 위한 소요기간이 필요하다고 판단, 임대차3법 동시 시행은 무산된 상태다.

국토부 관계자는 "확정일자 신고 등에 관한 정부 부처 간 데이터베이스 연계 등을 위한 시스템 구축이 필요해 시행 시기를 내년으로 미룰 수밖에 없었다"고 설명했다.

다만 국토부는 전월세신고제가 없더라도 나머지 2가지 제도를 운영하는 데에는 전혀 문제가 없다는 입장이다.

전월세상한제는 현재 임대인과 임차인인 계약한 종전 임대료를 기준으로 임대료의 상한을 정하도록 돼 있어 시세 정보를 요구하지 않기 때문에, 시행 시기에 차이가 있더라도 문제가 없다는 것이다. 이 관계자는 "종전 계약서만 있으면 지자체에서 충분히 운영이 가능할 것으로 본다"고 말했다.

다만 신고제 도입 등 사전 준비가 부족한 상황에서 임대차 3법이 시행되면서 지자체의 행정 부담이 가중될 수 있다는 우려도 있다.

이미 지자체의 행정 부담이 크게 늘어날 것이라는 예상이 많다. 앞으로 임대차 3법이 시행되면 세입자가 기존 2년 계약이 끝나고 추가로 2년 계약을 연장할 수 있도록 '2+2년'이 보장된다.

집주인이나 직계 존속, 비속이 실거주 목적으로 세입자에게 퇴거를 요청할 수는 있다. 다만 실제 거주 여부를 확인하려면 지자체의 거주실태 조사 등이 별도로 진행되어야 한다.

임대료 상승 폭은 직전 계약 임대료의 5% 내에서 지방자치단체가 조례로 상한을 정하게 했는데, 법 위반 사항에 대한 감시와 처벌도 지자체 몫이다. 아직 임대차 시장에 대한 정보가 부족한 상황에서 기존 계약서만 가지고 제도 운영과 감시·처벌 등을 운영하기 쉽지 않을 것이라는 우려가 커지고 있다.

국토부는 임대차 신고제를 위해 시스템 설계를 서두르겠다는 입장이다. 국토부 관계자는 "연내 구축에 착수해 임대차신고제 시행을 위한 시스템 도입을 조속히 완료하겠다"고 말했다.

김민정 기자

## 유통업계도 '씩쓰리' 열풍

'뉴트로' 감성 더한 제품으로 추억 쌓고 SNS 통해 공유



유통업계도 '씩쓰리' 열풍이다. '씩쓰리'와 손잡고 내놓은 굿즈는 품질 대란 조짐을 보이고 있다.

MZ세대는 '씩쓰리 노래 다시 여기 바닷가'와 '그 여름을 틀어줘'를 들으며, '뉴트로' 감성을 더한 제품으로 추억을 쌓고 있다. 단순히 제품을 구매하는데 그치지 않고, SNS를 통해 다양한 사람들과 공유하며 새롭게 복고를 즐기는 분위기가.

씩쓰리는 MBC TV 예능물 '놀면 뭐하니'를 통해 결성한 프로젝트 그룹이다. 1990년대 주류인 혼성그룹과 여름음악을 되살리자는 취지에서 시작됐다.

MC 유재석과 가수 이효리, 비는 '부캐' (부캐티크)로 제2의 전성기를 맞았다. 유두래곤, 린다G, 비룡으로 변신해 신선한 재미를 주고 있다.

29일 SPC그룹에 따르면 던킨 씩쓰리 도넛은 기존의 협업 제품 대비 약 150% 높은 판매량을 보이고 있다. 다음 달까지 판매하며, 바로 씩쓰리 관련 새 제품도 선보일 계획이다.

1990년대 감성을 소환한 점이 통했다. 올드웨이스트, 올리브 슈이스티, 보스톤 크림 총 3종을 카세트 테이프 패키지에 담아 제공하고 있다.

민트, 핑크, 파란색을 활용해 시원한 느낌을 강조했다. '던킨 안에서 다시 여기 받아' '그 도넛을 틀어줘' 등 씩쓰리 곡을 활용한 카세트 제목이 웃음을

## 아시아나 '국영 항공사' 되면 회생할수 있을까



아시아나항공 인수전이 교착상태에 빠지며 국유화 가능성이 제기되고 있다. 인수 주체인 HDC현대산업개발이 협상에 소극적 태도로 일관하고 있고 항공업황 악화에 새 인수자를 찾기도 어려운 상황에 처해있다.

손병두 금융위원회 부위원장은 지난 28일 제14차 경제중대본 금융리스크 대응반 회의 직후 아시아나항공의 국유화 가능성을 묻는 기자들의 질문에 "모든 가능성을 감안해 기관과 협의를 진행하고 있다"고 말했다. 다만 "선불리 예산안 필요는 없을 것 같다"고 덧붙였다.

손 부위원장의 이 같은 발언은 현재 인수협상이 진행 중이므로 관계 기관 간 협의가 긴밀해야 한다는 원론적 취지의 발언인 것으로 알려졌다. 관련 업계에서는 실제로 아시아나항공이 채권단 관리 체제로 들어갈 가능성이 상당하다고 보고 있다.

약 7개월째 이어지고 있는 HDC현산의 아시아나항공 인수합병(M&A)은 신종 코로나바이러스 감염증(코로나19) 사태에 제동이

걸린 상황이다. HDC현산은 아시아나항공 인수를 올해 상반기 중 마무리할 계획이었지만 지난 4월 돌연 실사 작업을 중단했다. 이후 거래 종결의 선행조건이 충족되지 않았다며 인수 지연에 대한 책임을 금호산업 측에 돌렸다. 업계에서는 코로나19로 인한 장기 불황이 이번 딜을 무산 위기가 될 것으로 보고 있다.

실제로 아시아나항공은 올 1분기 영업손실이 2082억원을 기록해 전년 동기(-118억원) 대비보다 적자폭이 크게 늘었다. HDC현산에 따르면 아시아나항공의 부채는 계약 체결일 이후 올 들어 4조5000억원 이상 늘었다. 아시아나항공의 부채 규모는 2019년 6월 말 9조5988억원에서 같은 해 말 12조5900원으로 급증했다.

또한 올해부터 새 회계기준(IFRS-16)에 따라 비행기 운용리스 비용도 부채로 잡힌다. 아시아나항공이 보유한 항공기 84대 중 약 50대가 운용리스로 도입됐다.

이러한 상황에서 HDC현산이 인수를 최종 포기할 때 새 인수자

가 나타날 가능성도 낮다는 게 업계 관측이다.

아시아나항공의 주채권은 행인 산업은행과 수출입은행이 보유한 아시아나항공 영구채 8000억원을 주식으로 전환하면 아시아나항공 주식 37%를 보유한 최대주주가 되는 국유화 방안에 무게가 실리는 이유다. 채권단이 일단 국유화한 뒤 협상이 나아지면 재매각에 나설 수 있다는 분석도 이어진다.

아시아나항공은 과거에도 그룹의 유동성 위기로 지난 2010년 1월 채권단 자율협약에 돌입한 바 있

는 상태다. 더 이상의 인적 물적 구조조정이 큰 효과를 볼 것이라 기대를 하기 어렵다. 또 코로나19 사태가 언제 완전 종식될지 예단하기 어렵다. 백신이나 치료제가 개발되더라도 한순간에 예년의 수준으로 승객이 많아질 것이라 기대도 선부른 측면이 있다.

전문가들 사이에서는 아시아나항공이 채권단 관리 체제로 돌입할 시 전문경영인 체제가 들어서겠지만 재무구조 개선에 막대한 국민 혈세 투입이 불가피해 논란이 예상된다. 지적도 나온다.

허희영 항공대 교수는 "아시아나항공은 재무 부실이 심각해 구조조정과 혁신이 필요한 항공사"라며 "아시아나항공이 채권단 관리

아시아나항공 M&A 좌초 위기에 국유화 가능성 부상

"채권단 관리 전문경영인체제 예상...혈세 투입 우려도"

다. 그룹 차원의 경영 정상화 노력으로 약 5년 만인 지난 2014년12월 자율협약을 졸업했지만, 이후에도 재무 상태 개선이 쉽지 않았다.

이 가운데 학계 일각에서는 아시아나항공의 국유화가 과연 실효성 있는 회생 방안인지에 대해 의문호를 그리고 있다.

국유화되면 아무래도 감도높은 구조조정이 이뤄질 가능성이 크고 이후 새 주인을 찾는다는 시나리오가 가능하다.

하지만 말처럼 쉽지는 않은 길이다. 이미 아시아나는 그간 여러 자구책을 통해 상당부분 '군살'을

체제로 돌입해 전문경영인 체제로 갈 경우 과연 책임있는 경영이 가능할지 의문이다. 대우조선해양처럼 10조원 이상의 세금으로 먹여살리는 기업 형태가 될까 우려된다"고 말했다.

황용식 세종대 교수는 "(금융당국 측에서) 국유화를 언급한 것은 채권단이 자체 관리하더라도 이번 인수전의 성사가 어렵다고 보고 있는 것 같다"면서도 "항공업은 워낙 특수하고 국유화될 시 민간보다 방만한 경영을 할 수 있어 (국유화 모델이) 바람직한 모델은 아니다"고 말했다.

## 코로나19 악재에도...상반기 국내 자동차 신규등록 증가

승용차 ↑ 상용차 ↓

비대면 분위기 영향

신종 코로나 바이러스 감염증(코로나19)에 따른 세계 경제 위축 국면에도 상반기 국내 자동차 신규등록 대수는 전년 동기보다 증가한 것으로 집계됐다. 코로나19로 대면 접촉을 기피하는 분위기가 형성되면서 승용차 신규 구매자가 늘어난 것으로 분석된다.

29일 한국자동차산업협회가 발표한 '2020년 상반기 자동차 신규등록 현황분석' 보고서에 따르면 상반기 국내 자동차 신규등록 대수는 지난해 대비 6.6% 증가한



94만8000대를 기록했다. 경기 위축에도 정부의 수요부양책과 다양한 신차 출시를 바탕으로 세계 주요 자동차 시장 가운데 유일한 성장세를 보였다.

이같은 성장세는 승용차가 견인한 것으로 나타났다. 승용차 신규등록 대수는 전년 동기 대비

10.7% 증가했다. 세단 판매가 위축되고 스포츠유틸리티차량(SUV) 판매가 확대되는 최근의 트렌드는 올해 상반기에도 유지됐다. 신규등록 승용차 중 세단의 비중은 2013년 75.3%에서 올해 상반기 53.5%까지 줄었다.

다만 세단과 SUV 모두 대형

차량의 증가세가 두드러졌다. 전년 동기대비 대형세단은 24.8%, 대형 SUV는 19.7% 증가했다. 이는 수요의 고급화와 함께 코로나19로 국내 여행, 캠핑이 늘면서 레저 활동에 적합한 대형 SUV 선호가 확대되는 것으로 분석된다.

승합차와 화물차 등 상용차는 11.9% 감소한 것으로 집계됐다. 승합차는 전년 동기 대비 24.4%, 화물차는 9.8% 감소했다. 코로나19에 따른 급격한 경기위축과 대면접촉 기피 현상이 대중교통 수요를 낮추고 소상공인 등 신차구매계획을 늦춘 것으로 해석된다.

코로나19로 개인의 자가용 보유심리가 촉진돼 모든 연령대에서 개인 구매 두자릿수 이상의 증가율을 기록했다.

뉴시스