

법정 최고금리 24%→20%로 인하...“소급적용은 안돼”

“208만명 이자부담 매년 4830억원 경감 예상”

“햇살론17 등 금리조정...정책서민금융 공급 확대”

정부가 내년 하반기부터 법정 최고금리를 24%에서 20%로 내리기로 했다.

정부는 이번 조치가 연 20%가 넘는 고금리 대출을 이용하는 208만명이 매년 약 4800억원에 달하는 이자부담을 덜 것으로 예상하고 있다.

정부와 여당은 16일 오전 당정협의를 열어 이자경감 효과와 금융이용 축소 우려를 종합적으로 고려해 이같은 내용을 담은 ‘법정 최고금리 인하방안’을 논의·확정했다고 밝혔다.

시행 시기는 시행령 개정에 소요되는 시간과 신종 코로나바이러스 감염증(코로나19)으로 인한 경제 불확실성이 어느 정도 해소될 것으로 예상되는 시점 등을 고려해 내년 하반기로 결정됐다. 단 준비상황에 따라 시행시기를 앞당길 가능성도 있다.

이명순 금융위원회 금융소비자국장은 이날 관련 브리핑에서 “대내외적으로 저금리 기조가 지속되고 있고, 투자 수익률도 낮아지는 상황에서 20%대의 고금리를 부담하면서 경제생활을 지속한다는 것은 굉장히 힘든 일”이라며 “고금리 대출을 이용 중인 대부분이 대부업체를 통해서 대출을 받고 있는데 본인의 대출 상환능력과 관계없이 24% 최고금리를 그냥 일률적으로 적용받고 있다”고 짚었다.

이어 “올 6월 기준 전체 금융권의 20%를 넘는 대출이 약 300만건이고 금액으로는 15조원 정도”라며 “따라서 최고금리 법정 최고금리를 인하하지 않으면 이분들의 금리부담은 낮아지지 어렵다는 것이 현실”이라고 부연했다.

법정 최고금리는 대부업체(금융회

사)와 이자제한법(사인간 거래)에서 규율하고 있으며, 2018년 2월부터는 27.9%에서 24%로 내려 적용해 왔다.

그러나 지난 금리인하 시기와 달리 현재는 코로나19 장기화로 인한 금융권 연체율 증가 우려 등이 있어 최고금리 인하를 추진해야 한다는 목소리가 강하게 제기돼 왔다.

이에 정부는 저금리 기조와 서민부담 경감 차원에서 인하논의를 진행하되, 향후 시장여건 급변 시에도 탄력적 대응이 가능할 수 있도록 시행령 개정을 통해 추진기로 한 것이다.

금융위에 따르면 이번 조치가 시행되면 올 3월 말 기준 20% 초과금리 대출을 이용하던 239만명 중 약 87%인 208만명(14조2000억원)의 이자부담이 매년 4830억원 줄어든 것으로 추산했다.

반면 나머지 약 13%인 31만6000명(2조원)은 대출잔기가 도래하는 향후 3~4년에 걸쳐 민간금융 이용이 축소되고, 이 중 약 3만9000명(2300억원)은 불법사금융을 이용할 가능성이 있

다고 예상됐다.

실제로 지난 2018년 2월 최고금리 인하 당시 24%를 초과하는 금리를 이자율을 적용받는 차주 중 약 81.4%(113만9000명)가 최고금리 이하의 민간 금융권 대출 또는 정책서민대출로 전환·흡수된 것으로 추정됐다.

하지만 약 18.7%인 26만1000명(2조4000억원)은 금융이용이 축소됐고, 이중 4만~5만명(3000억~3500억원)이 불법사금융으로 유입된 것으로 파악됐다.

이 국장은 “물론 최고금리를 인하하면 금융회사는 차주의 신용도를 더욱 까다롭게 볼 수도 있고 따라서 대출을 더 이상 이용하지 못하는 이들이 늘어나는 부작용이 있을 수도 있다”며 “하지만 상환능력이 없는 이들에 까지 무조건 고금리의 대출 공급을 늘리는 것이 능사는 아니며 이들에게 복지 차원, 채무조정 또는 신용회복 등으로 회생을 먼저 지원하는 것이 올바른 방향”이라고 강조했다.

소급적용은 되지 않는다. 이 국장은 “과거 인하 당시에도 소급적용은 되지 않았고 만기 갹신이나 대출 연장 등 새로운 형식으로 새로운 계약이 될 때부터 적용되는 것”이라며 “다만 최고금리가 인하된 부분들을 감안해 가급적이면 상환능력이 있는 고객들에 인하된 최고금리를 적용할 수 있도록 해주기를 바라고, 최대한 유도하기 위해 지원할 것”이라고 말했다.

법정 최고금리 인하에 따른 금융이용 감소 등 부작용을 완화하기 위한 조치도 병행키로 했다.

햇살론 등 신용자 대상 정책서민금융상품 공급을 확대하고, 취약·연체 차주에 대한 채무조정·신용회복 지원을 강화키로 했다.

최고금리 인하에 따라 민간금융 이용이 어려워진 차주를 구제하기 위해 연간 2700억원 이상 정책서민금융 공급을 확대한다.

구체적인 공급 규모 등은 내년 시행 시기에 맞춰 발표할 예정이다.

또 불법사금융 근절조치를 차질없

이 추진하고 피해구제를 확대한다는 방침이다.

저신용 서민에 대한 신용공급을 강화하기 위해 저신용 서민 대상 신용대출 공급 모범업체에 인센티브 제공도 검토하기로 했다.

햇살론 17 등 정책금융 상품의 금리 조정도 검토 중이다.

햇살론17은 최저신용자들이 고금리 대부업·사금융 대출로 내몰리지 않기 위해 나온 고금리 대안상품으로, 17.9%의 금리가 적용되며 한도는 700만원(단일한도)이다.

이 국장은 “최고금리가 20%로 내려오면 17.9%인 햇살론17도 내려오는 것이 맞다”며 “인하 폭이나 시기 등은 시행과 관련한 시점에 여러 상황을 검토해서 판단하게 될 것”이라고 말했다.

이어 “기타 중금리 대출 등 정부에서 정책적으로 보고 있는 금리구간도 향후 시행을 앞두고 함께 탄력적으로 변해 갈 수 있을 것”이라고 덧붙였다.

서선욱기자



이마트, 황금향 무한담기 행사 개최 16일 서울 이마트 성수점 과일매장에서 모델들이 ‘황금향 무한담기’ 행사를 소개하고 있다. 오는 19일부터 일주일간 친환경 종이 봉투에 고객이 담을 수 있는만큼 가져갈 수 있다.

임대차법 8개월만에 최고

서울·수도권도 2015년 10월 이후 전세 불안 최고

임대차2법(계약갱신청구권제·전월세상한제) 시행에 따른 신규 전세 수급 불안과 전셋값 상승세가 전국에서 나타나고 있다.

16일 국토연구원이 발표한 ‘10월 부동산시장 소비자 심리조사’ 결과에 따르면, 지난달 전국 전세시장 소비심리지수는 130.2를 기록해, 전월(123.9)보다 6.3포인트(p) 상승했다. 지난 2014년 2월(130.2) 이래 최근 6년8개월(80개월)만에 최고치다.

이 지수는 부동산시장 소비자의 행태변화 및 인지수준 등을 0~200의 점수로 나타낸 것으로 95 미만은 하강

국면, 95 이상~115 미만은 보합국면, 115 이상은 상승 국면으로 분류한다. 전국 152개 시·군·구 6680가구와 중개업소 2338곳을 대상으로 매월 마지막 주 실시한다.

지수 상승은 전월에 비해 가격 상승을 예상하는 응답자가 많다는 것을 뜻한다. 전국 전세시장 소비심리지수는 지난해 8월까지만 해도 96.9로 전셋값 시장 전망이 상승보다 하락 쪽에 가까웠다. 하지만 이어 같은 해 9월 102.6로 상승하며 100을 웃돌기 시작했고 임대차2법 시행이 예고된 지난 6월 이후 가파른 상승세를 지속 중이다.

오유나기자

‘신차 효과 톡톡’ 10월 자동차 내수 호조

하루 평균 생산·수출 증가

지난달 자동차 산업이 추석 연휴에 따른 영업일수 감소에도 내수 증가세가 지속되고, 생산과 수출은 소폭 감소했지만 하루 평균 생산과 수출은 늘면서 회복 흐름을 이어갔다. 친환경차는 내수와 수출시장 모두 증가했고, 전기차 수출은 39개월 연속 늘어났다.

16일 산업통상자원부가 발표한 ‘10월 자동차 산업 월간 동향’에 따르면 지난달 국내 자동차산업은 전년 동월 대비 내수는 1.7% 증가했고, 생산과 수출은 각각 -4.3%, -3.2% 하락했다.

자동차 내수시장은 추석연휴에 따른 영업일수가 작년보다 이를 줄였음에도 16만151대가 판매됐다. 카니발(1만1979대)을 필두로 아반떼(8316대), 쏠렌토(7261대), 제네시스 G80(5268대) 등 신차 판매가 호조를 보였다.

새로 출시된 카니발은 올해 누적 판매 1위를 기록 중인 그랜저를 밀어내고 판매 1위를 달성했다. 최다 판매 차량 상위 5위 안에 모두 국산차가 이름을 올렸다. 수입차는 독일계 브랜드의 판매회복세 등으로 4.1% 증가한 2만5711대

가 팔렸다. 일본계 브랜드의 경우 닛산 코리아 철수에 따른 판매량 감소 등으로 12.2% 줄었다.

자동차 수출은 작년 10월보다 3.2% 줄어든 20만666대로 집계됐다. 9월 신종 코로나바이러스 감염증(코로나19) 이후 처음으로 플러스 전환한 흐름을 이어가지 못했지만 일평균 수출은 1만561대로 7.0% 늘었다.

수출액은 SUV·친환경차 수출비중 증가 등으로 40억2000만 달러를 달성해 5.8% 증가하며, 2개월 연속 증가세를 이어갔다.

기동취재본부

대한항공+아시아나, ‘독과점 심사’ 넘고 메가 캐리어 뜰까

산은, 한진 지주사 한진칼에 8000억 지원키로
대한항공, 2.5조 유증→아시아나에 1.8조 투입



정부가 대한항공의 아시아나항공 인수를 공식화했다.

먼저 아시아나항공 인수를 추진했던 HDC현대산업개발이 발을 뺀 지 약 2개월 만이다.

고용 유지, 기간산업안정자금 투입 등 부담이 컸던 정부로서는 한숨 돌린 셈이지만, 합병이 성사되기까지의 절차는 아직 남아있다. 공정거래위원회의 기업 결합 심사다.

국내 1·2위 대형 항공사(FSC)인 대한항공과 아시아나항공이 한 몸이 되면 국내 시장 점유율 60%가 넘는 ‘메가 캐리어’가 되는 만큼 공정위라는 산을 무사히 넘어야 한다.

16일 정부에 따르면 기획재정부 는 이날 정부서울청사에서 홍남기 부총리 겸 기재부 장관 주재로 제25차 산업경쟁력강화관계장관회의를 열고 KDB산업은행으로부터 ‘항공 운송 산업 경쟁력 제고 방안’을 보고받았다.

이 방안은 대한항공의 아시아나항공 인수를 골자로 한다.

신종 코로나바이러스 감염증(코로나19) 여파로 인해 산업 구조조정이 불가피해짐에 따라 산은이 대한항공의 아시아나항공 인수 재원 마련에 힘을 보태겠다는 내용이다.

인수 자금은 산은→한진칼→대한항공→아시아나항공 순으로 흘러간다. 산은은 한진칼에 제3차 배정 유상 증자 방식으로 총 8000억원 지원한다.

한진칼은 이 금액에서 7300억원을 때 대한항공의 2조5000억원 규모 주주 배정 유상 증자에 참여한 다.

대한항공은 아시아나항공의 제3

차 배정 유상 증자에 1조5000억원 을, 영구채 인수에 3000억원을 쓴 다.

기재부는 이날 회의에서 오간 얘기나 향후 방침 등을 알리지 않았지만, 정부의 기조는 ‘적극 지원’이다.

도규상 금융위원회 부위원장은 지난 13일 서울 중구 은행연합회에서 제29차 경제중앙대책본부금융리스크대응반회의를 마친 뒤 취재진을 만나 “정부로서는 도움이 된다(대한항공의 아시아나항공 인수)를 마다할 이유가 없다”고 했다.

도규상 부위원장은 이어 “산은은 한국에서 구조조정 경험이 가장 많은 곳”이라며 “자금 투입을 최소화하면서 기업의 정상화를 지원하기 위해 고용 안정을 꾀한다든가, 산업 경쟁력을 강화하는 등 측면에서 (지원 방안) 다각도로 검토하고 있다”고 했다.

이런 밑그림대로 아시아나항공의 인수·합병(M&A)이 마무리되면 한진그룹은 공정위에 대한항공-아시아나항공 기업 결합 신고서를 내야 한다.

공정거래법(독점 규제 및 공정거래에 관한 법률)에서는 인수 주체의 직전 사업연도 자산 총액이나 매출액이 3000억원 이상이고, 피인수사가 300억원 이상이면 공정위의 승인을 받도록 정하고 있다.

공정위는 대한항공-아시아나항공 M&A가 항공 시장의 경쟁을 제한하지는 않는지를 살필 예정이다.

2019년 말 대한항공의 국내선 점유율은 22.9%, 아시아나항공은 19.3%다.

대한항공의 저비용 항공사(LCC) 자회사인 진에어, 아시아나항공의 에어부산·에어서울까지 합하면 점유율 합계는 62.5%까지 올라간다.

일반적인 상황이라면 공정위 심사를 무사히 넘기 힘든 조건이다. 이런 경우 공정위는 “자산을 팔라” “향후 몇 년 동안 항공 요금을 올리지 말라” 등 전제를 달아 ‘조건부 승인’하거나, 기업 결합 자체를 불허한다.

그러나 아시아나항공을 긴급히 회생시켜야 하고, 대한항공 외에는 대안이 없다는 점을 고려하면 공정위가 대한항공-아시아나항공 M&A에 따위를 놓을 가능성은 작다는 관측이다.

우선 대한항공-아시아나항공 M&A가 ‘기업 결합 심사 예외’ 사례에 해당할 수 있다.

공정거래법에서는 회생이 불가능한 회사를 떠안는 기업에는 결합 심사를 면제해준다.

결합을 허가하지 않았다가 해당 회사가 시장에서 퇴출당해 설비 등 자산이 낭비되는 일은 막아야 한다는 판단에서다.

실제로 공정위는 1999년 현대자동차의 기아자동차 인수 때 비슷한 이유를 들어 허가한 바 있다.

당시 공정위는 현대차와 기아가 하나의 기업이 되면 국내 승용차 시장 점유율 55.6%, 버스 74.2%, 트럭 94.2%로 높아져 경쟁이 제한된다고 봤다.

하지만 전년 기아차의 자본금이 마이너스(-) 5조원을 넘긴 상태로 심각한 자본 잠식 상태에 빠졌고, 법원으로부터 금융사 보유 채권 정리 계획도 인가받은 등 회생이 불가능한 상태라고 판단한 뒤 현대차의 인수를 허가했다.

당시 공정위가 내건 조건은 “향후 3년 동안 국내에서 판매하는 트럭의 가격 인상률을 수출가 인상률 이하로 유지하라”는 것밖에 없었다.

이와 관련해 공정위는 “기업 결합 심사 예외 사례에 해당하는지는 M&A 대상 회사의 재무 상태와 지급 능력 가능성, 이 기업 결합이 이뤄지지 않는 경우 피인수 회사의 설비 등이 시장에서 계속 활용되기 어려운지 등을 종합적으로 고려해 판단한다”면서 “아직 기업 결합 신고가 접수되지 않아 그 가능성을 판단하기는 어렵다”는 입장을 밝혔다.

김민정기자