

발 간 등 록 번 호
11-1130000-000316-01

2014

주요산업 시장분석보고서 시리즈 2014-2

www.ftc.go.kr

자동차대여업 시장분석

한국법제연구원 김윤정



공정거래위원회
FAIR TRADE COMMISSION



한국법제연구원
KOREA LEGISLATION RESEARCH INSTITUTE

본 시장분석 보고서는 자동차대여업의 시장구조·
경쟁행태 및 관련제도 분석을 통해 경쟁제한적 요소
및 제도개선 과제를 발굴하여 향후 바람직한 경쟁
정책 추진의 기초자료로 활용하기 위한 것임

2014. 11.

집필자

<한국법제연구원>

책임연구원 김윤정 (한국법제연구원 부연구위원)

공동연구원 이순태 (한국법제연구원 연구위원)

공동연구원 윤인숙 (한국법제연구원 부연구위원)

공동연구원 권순현 (한국법제연구원 초청연구원)

공동연구원 이선중 (서울시립대학교 수석연구원)

<요 약>

I. 연구 개요

- 자동차대여업에는 렌터카와 자동차리스 등이 있으며, 최근 카셰어링(car sharing)이 활성화되고 있으나 아직 법적 근거가 없는 상황이므로, 자동차대여업의 주요 서비스라 할 수 있는 렌터카와 자동차리스를 중심으로 연구를 진행함
- 최근 몇 년간 장기렌터카 시장이 급성장함에 따라 자동차리스와의 경쟁이 심화되고 있지만, 서로 유사한 서비스의 성격을 가지는 장기렌터카와 자동차리스에 적용되는 적용법규 및 관할관청과 세제가 다름에 따라 렌터카 사업자와 자동차리스 사업자 간 갈등이 심화되고 있음
 - 따라서, 본 연구는 렌터카 중 자동차리스와 경쟁관계에 있는 장기렌터카를 중심으로 분석을 진행하며, 다만 장기렌터카는 단기렌터카와 마찬가지로 여객자동차운수사업법상 자동차대여사업으로 취급되어 동일한 규제를 받고 있으므로, 제도분석은 렌터카 전반에 관하여 진행함
- 본 연구는 렌터카와 자동차리스 관련 현행 제도의 내용을 파악한 후 공정하고 자유로운 경쟁의 관점에서 불합리한 규제의 문제점을 지적하고 이에 대한 개선방향을 검토함으로써 자동차대여업의 경쟁정책에 관한 바람직한 방향을 제시하는 것을 목적으로 함

II. 자동차대여업 제도분석

<렌터카 관련 제도현황>

- (렌터카 개요) 렌터카(rent-a-car)는 다른 사람의 수요에 응하여 유상으로 자동차를 대여하는 사업을 의미하며, 대중교통수단을 제공하는 여객자동차운수사업 중 하나로서 「여객자동차 운수사업법」의 적용을 받고 있음

- 여객자동차 운수사업법 제2조(정의) 제2호에서는 “여객자동차 운수사업이란 여객자동차운송사업, 자동차대여사업, 여객자동차터미널사업 및 여객자동차운송가맹사업을 말한다”고 규정함으로써, “자동차대여사업” 즉 렌터카를 여객자동차 운수사업의 하나로 적시하고 있음
- **(렌터카 관련 규제변천사)** 1969년 자동차대여사업 제도가 신설된 이래로 렌터카와 관련된 다양한 규제 등이 시대의 변화에 발맞추어 개정되었으며, 렌터카 사업자의 여건 등을 고려한 규제가 지속적으로 변화되어져 왔음
 - 변화된 규제의 주요 내용으로는 등록기준 차량보유 대수의 증가 후 감소(30대 → 150대 → 100대 → 50대), 자동차 번호판 식별부호 변경(허' 신설 → '하, 호' 신설), 차량의 연장(4년 → 5년 → 추가로 1년 또는 2년 연장 가능) 등이 있음
- **(렌터카 규제현황)** 렌터카와 관련하여 여객자동차 운수사업법 제29조에는 등록기준을 자동차 대수, 보유 차고 면적, 영업소 등을 제시하고 있으며 그 외의 사항을 국토교통부령으로 정하도록 하고 있음
 - 그 외에도, 여객자동차 운수사업법에 따르면, 렌터카에는 대여약관 신고 의무, 영업구역 제한, 유상운송 금지, 차량종류 제한, 차량 제한, 자동차 번호판 표식의 제한(허, 하, 호) 등의 규제가 부과되고 있음
 - 이중 차량종류 제한을 살펴보면, 렌터카 사업자는 트럭 등의 화물자동차와 16인승 이상의 중형승합차를 취급할 수 없음

<자동차리스 관련 제도현황>

- **(자동차리스 개요)** 리스(lease)란 특정물건의 사용권을 일정기간 동안 리스사업자가 이용자에게 이전하고 이용자는 그 대가로 사용료를 리스사업자에게 정기적으로 분할지급하기로 하는 계약의 한 형태임
- 자동차리스는 기능에 따라 금융리스와 운용리스로 구분되며 이중 운용리스

는 유지관리주체에 따라 일반 운용리스와 메인テナンス 리스로 구분됨

- 금융리스는 금융서비스라는 리스 본연의 임무에 충실한 금융상품으로서 리스대상 물건의 소유권이 불완전하지만 고객에게 이전됨
- 렌터카와 유사한 서비스를 제공하는 것은 운용리스로서, 자동차리스를 이용고객의 대략 90%이상이 일반 운용리스를 사용하며, 일반 운용리스에서 자동차 수선·유지관리서비스가 추가된 메인テナンス리스 고객은 10% 내외임
- 리스사업은 여신전문금융업법에서 ‘시설대여업’으로 규정되고 있으며, 동법 시행령에서는 리스의 기간을 1년 이상으로 정하고 리스의 대상 중 하나로 자동차를 포함시키고 있음
- 자동차리스를 포함한 리스업(시설대여업)은 원래 금융업에서 시작되었으므로, 금융위원회의 규제 및 금융감독원의 감독을 받고 있음
- **(자동차리스 관련 규제변천사)** 1973년 시설대여산업육성법이 제정된 이후 현행 여신전문금융업법에서 시설대여업(리스)과 관련된 규정을 두고 있음
- 여신전문금융업법 및 감독규정에서는 ‘리스대상물건에 대한 렌탈업’을 허용함으로써 자동차리스사업자의 장기렌터카를 겸업을 허용하고 있으며, 다만 1년 미만의 단기렌터카 겸업은 금지됨
- **(자동차리스 규제현황)** 여신전문금융업법 제3조에서는 시설대여업을 하려는 자로 하여금 업종별로 금융위원회에 등록하도록 규정하고 있음
- 시설대여업 등록을 할 수 있는 자는 여신전문금융회사이거나 여신전문금융회사가 되려는 자이며 200억원 이상(2개 이하의 여신전문금융업을 하려는 경우) 또는 400억원 이상(3개 이상의 여신전문금융업을 하려는 경우)의 자본금 제한이 있음
- 그 밖에 자동차리스는 여신전문금융업법 및 감독규정에 의해 서비스제공 최저기간 제한(1년 이상)의 규제를 받고 있음

<렌터카와 자동차리스 관련 제도 비교>

- 장기렌터카와 자동차리스는 1년 이상 사용료를 내고 자동차를 빌려 쓴다는 점에서는 차이가 없으므로, 이용자입장에서는 유사한 서비스라 할 수 있음
- 그러나 장기렌터카와 자동차리스는 서비스 내용에 있어서 다소 차이가 존재하는데, 그 이유는 렌터카 서비스가 대중교통 수단의 대체재로서 시작하였음에 반해 자동차리스 서비스는 소유를 대체하기 위한 금융서비스의 성격에서 시작하였기 때문임
 - 렌터카 이용자에게는 렌터카 사업자의 영업용 보험료가 적용됨에 반하여 자동차리스 이용자에게는 개인별 보험료가 적용됨
 - 렌터카 이용자는 자동차세를 부담하지 않는 반면, 자동차리스 이용자는 자동차세를 별도로 부담해야 함
 - 렌터카는 유지관리의 주체가 렌터카 사업자에 반하여, 자동차리스는 개별 이용자가 차량을 관리해야 함
- 또한, 렌터카와 자동차리스는 관할 법규와 규제기관이 다르므로, 각기 별도의 규제를 적용받고 있음
 - 렌터카의 경우 ‘하, 허, 호’ 라는 별도의 자동차번호판 식별부호를 사용해야 하고, 화물자동차와 16인승 이상의 승합차는 취급할 수 없으며, 자동차등록대수 최소한도 기준, 차고지보유 의무, 차령 제한 등의 규제를 받지만, 자동차리스에는 이러한 제한이 없음
 - 반대로, 자동차리스에는 자본금 200억원 이상의 최저자본금 요건이 있고, 1년 미만의 단기렌터카를 겸업할 수 없으나, 렌터카에는 이러한 제한이 없으며, 자동차리스에는 일반 자가용과 같은 세금이 부과되지만, 렌터카에는 저렴한 영업용 세제가 적용됨

Ⅲ. 자동차대여업 시장분석

<렌터카 시장>

□ (렌터카 시장현황) 국내 렌터카 시장은 과거 10년간 법인용 장기렌터카 시장을 중심으로 연평균 차량 등록대수 기준으로 매년 약 15%로 증가

- 상위 10개사 중 상위 7개사는 크게 성장한 반면 8위 이하의 사업이 축소 되면서 렌터카 시장이 2011년 이후 대형사업체 중심으로 재편되어, 2013년 현재 7개 회사만이 등록대수 만대 이상을 보유하고 있음

□ 대형업체 중심의 시장

- 사업구조상 대형업체에 유리한 환경 : 렌터카 업체는 보유차량의 가동률이 높을수록 이자비용, 인건비, 판관비 등 고정비 부담이 낮아져서 수익성이 증가하는 장치산업의 특성이 있으므로, 규모의 경제를 위한 외형확대가 중요 요인
- 전체 사업체의 99% 이상이 5,000대 미만 보유하고 있으며 전체의 1% 미만의 기업이 시장점유율 62.4%를 차지하고 있음
- kt금호렌터카, AJ렌터카, 현대캐피탈이 상위 3개 업체이며 시장에서의 점유율은 총 47.9%임.

□ (렌터카 시장의 특성) 장기렌터카 시장 확대와 법인고객 중심

- 렌터카 업체별로 차이는 있지만 통상적으로 법인용 중장기렌터카의 비중이 전체의 80% 이상을 차지
- 영세업체는 단기 위주로 대기업은 중장기 위주로 영업

<자동차리스 시장>

- **(자동차리스 시장현황)** 자동차리스 시장은 2009년 등록대수 71,272에서 2013년 142,035대로 등록대수 기준으로 4년 만에 두 배로 성장
 - 렌터카에 비하여 등록대수 기준으로는 38%에 불과하지만 취급액은 2013년 6조 6천억 원으로 렌터카 전체 매출 3조 2천억 원의 두 배 이상 규모
- 자동차리스 시장의 시장점유율을 보면 현대캐피탈이 단독으로 30% 이상을 점유하고 있음
 - 이어서 BMW파이낸셜과 폭스바겐파이낸셜이 합계하여 17%를 차지하고 있으며 이어서 하나캐피탈과 KB캐피탈이 각각 7%와 6%를 차지하고 있음
- **(자동차리스 시장의 특성)** 현대캐피탈, BMW파이낸셜, 폭스바겐파이낸셜, 삼성카드 등은 자동차 제조업체 계열사 혹은 관련회사이며 이밖에 신한카드, 국민카드사들이 리스업을 하고 있음
 - 외국인 자동차에 대한 금융서비스를 제공하는 리스사를 제외하고는 국내 금융사의 경우 주 업종이 금융업으로서 리스업은 부수적인 사업
- 자동차리스 시장 상위 업체들의 주주현황을 보면 대주주가 자동차 제조사 혹은 금융지주회사임
 - 현대캐피탈은 현대자동차가 56.4%를 소유하고 있으며 하나캐피탈과 KB캐피탈은 각각 금융지주회사의 지분이 50% 이상을 차지함
- 렌터카 시장의 80%가 법인 고객인 것과 마찬가지로 자동차리스 시장도 개인고객보다는 법인 고객이 많은 비중을 차지

<시장획정과 시장집중도 및 경쟁방법>

□ (시장획정) 장기시장과 단기시장의 구분

- 렌터카 서비스와 자동차리스 서비스는 자동차 대여기간에 따라 장기와 단기로 구분되므로, 1년 이상 자동차를 대여하는 경우는 장기시장으로, 1년 미만의 기간으로 자동차를 대여하는 경우는 단기시장으로 구분될 수 있음

□ 장기시장의 경우 렌터카와 자동차리스의 동일시장 확정

- 렌터카와 자동차리스는 일정기간 동안 차량을 대여하고 사용료를 납부하는 방식으로 운영되고 있으므로, 이용자 입장에서는 렌터카와 자동차리스를 서로 유사한 서비스로 인식
- 설문조사 결과에 따르면, 렌터카 사업자와 자동차리스 사업자는 서비스에 가격차이가 존재함에도 서로를 경쟁사업자로 인식하고 있음
- 설문조사 결과에 따르면, 대다수의 소비자들도 렌터카 서비스와 자동차리스 서비스가 서로 대체재의 관계에 있다고 응답하였으며, 특히 이러한 응답은 가격에 민감한 개인 소비자들의 경우에 더 높은 비중으로 나타남

□ 소비자가 부담하는 자동차리스 가격이 렌터카 가격보다 더 높음에도 불구하고 자동차리스 서비스를 선택하는 소비자가 존재하는 것은 자동차를 대여하는 소비자가 다양한 계층을 형성하고 있기 때문

- 이처럼 다양한 소비자의 스펙트럼이 존재하지만, 장기시장에서 렌터카와 자동차리스는 서로 대체관계에 있으므로 동일한 하나의 시장으로 확정 가능

□ 단기시장에는 단기렌터카 시장만 존재

- 서비스기간을 1년 이상으로 정하고 있는 「여신전문금융업법」 시행령 제2조 제4항에 따라, 자동차리스 사업자는 1년 미만 기간의 자동차리스 서비스를 제공하지 못함

- 단기사장은 1년 이하의 렌터카 시장으로 출장이나 레저 목적으로 이용하는 시장과 사고대차를 위한 시장이며, 주요 고객이 법인이 아니라 개인임
- **(시장집중도)** 최근 렌터카 대기업 계열의 확장으로 상위 3개사업자가 전체 등록대수의 절반에 가까운 48%를 차지하고 있으며 이는 시장의 과점화 및 양극화를 가속화시키고 있음
 - 장기렌터카와 자동차리스 시장을 하나의 시장으로 볼 때 두 시장을 합해서 가장 큰 점유율을 차지하는 기업은 kt금호렌터카사와 현대캐피탈이며 두 개 회사 중 어느 회사의 등록대수가 더 많은 지는 정확히 나타나지 않음
 - 등록대수 기준으로는 현대캐피탈이 업계 1위를 차지하고 있을 것으로 추정됨
- 단기렌터카 시장은 매출액 기준으로 kt금호렌터카가 월등히 1위의 지위를 차지하고 있으며 그 다음이 AJ렌터카로서 두 회사를 합하면 거의 상위 5개사의 90%에 달함
- **(경쟁방법)** 렌터카와 자동차리스는 네트워크 산업의 특징을 강하게 띠고 있으므로, 규모가 큰 사업자가 더 많은 고객을 확보할 수 있음
 - 규모가 큰 사업자일수록 차량을 다량으로 확보하는 과정에서 자동차제조사로부터 수량할인(volume discount)을 받거나 보험료 산정에 있어서 보험사로부터 더 낮은 요율의 적용을 받으므로, 더욱 유리하고 많은 혜택을 소비자에게 제공할 수 있음
- 고객유치방법에 있어서도 전국적인 망의 확보가 중요한데, 전국의 어느 곳에 거주하는 고객일지라도 쉽게 접근할 수 있는 거점이 확보되어 있어야 서비스의 상담뿐만 아니라 자동차의 인도 및 반납에 있어서 유리하기 때문
 - 따라서 전국적인 네트워크 거점을 가진 사업자가 중소규모의 사업자보다 고객을 유치하는 데 있어서 매우 유리함

IV. 자동차대여업 해외사례

<미국>

- **(렌터카)** 미국에서는 렌터카 영업과 관련된 법적인 규제가 거의 없으며, 렌터카 영업 인허가 및 운영 등을 규제하는 독립된 별도의 법률이 없음.
 - 미국은 렌터카 사업 영위와 관련하여 최소한의 차량보유대수 등에 대한 특별한 규정이 없기 때문에 시장 진입 장벽이 높지 않음
 - 차고지 보유 및 면적 확보, 그리고 주사무소나 영업소와 관련하여 특별한 규제가 없으며 사업자 등록 시 주사무소 기입을 요함
 - 미국은 렌터카 차종에 대한 규제가 없기 때문에 승용차, 준대형차, 승합차, 화물차, 캠핑차 및 특장차 등 전 차종에 대한 대여 영업이 가능함
- **(자동차리스)** 미국에서는 자동차리스 영업과 관련된 법적규제가 거의 없으며, 자동차리스 영업 인허가 및 운영 등을 규제하는 독립된 법률이 없음
 - 사업허가에 필요한 리스업 라이선스 발급 (각 주마다 세부 발급 요건은 차이가 있음) 이외에 최소 보유 차량 대수, 차종 제한, 차고지 관련 규제 등이 없으며, 각 주마다 관련 법을 통해 보험과 소비자보호 관련 규정은 두고 있음

<영국>

- **(렌터카)** 영국도 미국과 유사하게 렌터카 영업과 관련된 법적인 규제가 거의 없으며, 렌터카 영업 인허가 및 운영 등을 규제하는 독립된 별도의 법률이 없음
 - 렌터카 및 리스 산업 단체인 영국의 차량렌트·리스 협회(British Vehicle Rental and Leasing Association)가 1969년 정부로부터 승인받은

‘Code of Conduct’ 를 회원사들이 엄격하게 준수하고 있는 등 업계 자율 규제를 행하고 있음

- 그 외, 최소한의 차량보유대수, 차고지 보유 및 면적 확보, 주사무소나 영업소에 대한 규제 및 차종제한 등이 없음

□ **(자동차리스)** 영국에는 리스회사 설립과 운영에 대한 특별한 법규정이 없으며, 렌터카와 마찬가지로 영국의 차량렌트·리스 협회(British Vehicle Rental and Leasing Association)를 통한 자율규제를 행하고 있음

<독일>

□ **(렌터카)** 독일의 경우 렌터카 사업에 대한 단일 규제는 존재하지 않으며 독일 각 주의 담당기관을 통하여 영업 허가와 관리 감독이 이루어짐

□ 특히 독일의 경우 렌터카 사업에 있어 몇 가지 종류로 구별하여 서로 다른 규제체계를 운영하고 있음

- 차량만 빌려 쓰는 자가운전 렌터카(Mietwagen für Selbstfahrer) 방식에 관해서는 시장진입과 운영에 관한 규제와 차량의 성능과 안전을 위한 특별한 규제를 제외하고는 렌터카 사업의 운영에 관한 특별한 규제는 없음

- 이에 반해 운전사와 함께 차량을 대여하는 운전기사 수반형 렌터카(Mietwagen mit Fahrer) 방식의 경우는 다양한 법률들을 통한 규제를 시도하고 있으며, 이에는 운전사의 면허와 적합성 등에 관한 엄격한 심사가 포함됨

□ 차량만 빌려 쓰는 자가운전 렌터카(Mietwagen für Selbstfahrer) 방식에 있어서 사업자는 사업 등록시 부가적 사업 계획서상 각 차량의 사용 연식 및 안전에 관한 규정이 포함하여야 하며 또한 이에 관한 엄격한 기술적 감독 조치를 미리 마련하여야 함

- (자동차리스) 독일의 경우 자동차리스 사업에 대한 다양한 규제가 존재
 - 일반적인 민법상의 리스 계약적 법리도 상세하게 마련되어 있을 뿐 아니라 리스 사업의 특성상 금융기관에 대한 특별한 감독 규정에 구속됨
- 자동차리스와 관련하여 독일에서는 계약상의 문제들을 리스 약관(Leasing-AGB)에 의하여 해결하며 약관 내용에 관한 통제도 이미 상당부분 판례를 통하여 축적되어져 있음
 - 약관 계약에 따라 물건 위험과 가격 위험을 리스 이용자에게 전가 시킬 수 있으므로, 독일 판례상 과도한 위험 이전이 금지되기에 이르렀고, 그 결과 리스 기업들은 이용자들에게 적극적으로 보험을 제공하게 되었음

<일본>

- (렌터카) 일본의 렌터카에 대한 기본 규제는 「도로운송법」에 근거함
- 일본은 최소한의 차량보유대수 등에 대한 특별한 규정은 없으며, 개인 사업자의 경우 정비책임자를 두지 않으면 9대까지만 개인이 보유하여 렌터카를 할 수 있도록 하고 있음
 - 차고지 보유와 관련하여 일본은 특별한 면적 규정이 없으며, 차종제한이 없어서 승용차, 준대형 승합차, 일부 화물차까지 렌트가 가능
 - 일본 렌터카의 경우 일반차량과 구분되는 'わ'(와)자 번호판을 사용
- (자동차리스) 과거에 일본의 연구개발 합의 「도로운송법」과 관련 법률에 의하여 규제를 받고 있었음
 - 과거에 자동차리스는 렌터카와 동일하게 허가제도를 기본으로 하였으나, 2004년 제도 개정을 통하여 국토교통성의 허가 없이 대여인과 대여인 사이의 계약이 성립되면 자동차리스를 가능하도록 법을 변경하여 인허가 제도를 폐지하였음

- 소비자와 리스회사 간 거래에 있어서 소비자 보호를 위한 내용을 소비자 계약법에 명시하고 있으며, 리스회사들은 소비자들에게 리스와 관련된 상세한 정보를 정확하게 제공하도록 의무를 규정하고 있음

V. 경쟁 및 소비자 이슈

<자동차대여업 관련 경쟁 이슈>

- (개관) 자동차대여업 관련 경쟁 이슈는, 기본적으로 소비자에게 유사한 서비스로 인식되고 있는 장기렌터카 서비스와 자동차리스 서비스가 여객자동차운수사업법 및 여신전문금융업법의 서로 다른 규제를 받음으로써 경쟁조건이 동일하지 않다는 점과 관련이 있음
- (렌터카 차종제한 규제개선) 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제67조에 따르면, 렌터카는 16인승 이상의 중형승합차 및 화물자동차 취급불가
 - 차종제한으로 인해 다양한 렌터카 수요에 부응하기 어렵고, 다양한 차종을 패키지로 묶어 요구하는 기관고객에 대응함에 있어서 자동차리스 사업자에 비해 불리한 경쟁조건이므로, 승차정원 25인승 이하의 중형승합자동차, 1톤 이하의 소형화물자동차까지 확대할 필요가 있음
- (렌터카 자동차 등록기준 대수 규제개선) 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제61조 [별표 6]는, 렌터카 등록기준으로 차량을 50대 보유요건을 규정
 - 자동차 등록대수 50대 이상 요건은 자금력이 부족한 신규사업자의 시장 진입을 제한하는 경쟁제한적인 규정이므로, 시행규칙을 개정하여 50대 요건을 삭제할 필요가 있음
- (렌터카 보유차고 면적기준 규제개선) 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제61조 [별표 6]는, 렌터카 등록기준으로 보유차고 면적(자동차 1대당 최저면적)을 규정

- 이러한 보유차고 면적기준은 신규 렌터카 사업자들에게 재정적 부담을 안겨주는 시장진입제한이므로, 시행규칙을 개정하여 보유차고 면적기준을 삭제할 필요가 있음
- **(렌터카 영업구역 제한 규제개선)** 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제64조에 따르면, 자동차를 상시 주차시켜 영업할 수 있는 장소는 주사무소 또는 영업소가 설치된 곳으로 한정
 - 이러한 영업구역 제한은 자유로운 경쟁을 제한하고 각 지역 기존 업체의 영업권 침해를 방지하기 위한 것이므로 경쟁제한적 규제라 할 수 있으므로, 이러한 규정을 삭제할 필요가 있음
- **(렌터카 자동차번호판 식별부호(하, 허, 호) 규제개선)** 자동차 등록번호판 등의 기준에 관한 고시 제5조에 따른 렌터카 차량에 부착되는 번호판의 ‘하, 허, 호’ 표식은 전문직종사자와 같은 고객들로 하여금 자동차리스에 비해 렌터카 서비스를 꺼리도록 만드는 주요 원인이 되고 있음
 - 장기렌터카가 자동차리스와의 공정한 경쟁을 하기 위해서는 적어도 장기렌터카에 대해서만큼은 ‘하, 허, 호’ 라는 자동차번호판 식별부호를 없앨 필요가 있음
- **(자동차리스 업계의 단기렌터카 겸업제한 규제개선)** 여신전문금융업 감독규정 제7조의2 제9호에서는 자동차리스 사업자의 1년 미만의 단기렌터카 겸업을 금지하고 있음
 - 이러한 규정으로 인하여 자동차리스 사업자들은 리스기간 만료 후 반납된 자동차를 재활용할 수 없는 것에서 비롯된 손실 때문에 장기렌터카와의 경쟁에서 불리하게 작용하고 있으므로, 적어도 자동차리스 만료 후 반납된 차량에 대해서는 단기렌터카를 겸업할 수 있도록 할 필요가 있음
- **(장기렌터카에 유리한 세제혜택 제도개선)** 지방세법 제122조는 렌터카용 차량에 대해 낮은 영업용 세율을 적용함으로써 소비자에게 자동차리스와

유사한 서비스를 제공하는 장기렌터카에게 더욱 유리한 경쟁조건을 부여함

- 단기렌터카뿐만 아니라 장기렌터카에 대해서도 유리한 세제혜택을 규정함으로써 장기렌터카와 자동차리스의 공정한 경쟁을 저해하는 현행 지방세법을 개정하여 장기렌터카의 세제혜택을 제거할 필요가 있음

<자동차대여업 관련 불공정거래행위 이슈>

- 아직까지 렌터카 및 자동차리스와 관련하여 명백한 불공정거래행위가 밝혀지거나 이와 관련하여 구체적으로 문제가 제기된 적은 없으나, 해외사례 등을 비추어볼 때 우리나라에서도 배타조건부 거래 또는 부당지원행위 등이 발생할 여지는 있음

<자동차대여업 관련 소비자 이슈>

□ (렌터카 관련 소비자피해 현황)

- 한국소비자보호원에 접수된 렌터카 피해구제 상담이 지속적으로 증가하는 추세를 보이고 있으며, 렌터카 관련 소비자 피해 유형별 현황을 살펴보면 ‘동일한 금액의 면책금 요구’, ‘예약금 환급·대여요금 정산 거부’ 등의 피해가 상대적으로 비중이 높은 것으로 나타남
- 2010년 한국정책학회에서 수행한 자동차대여사업 규제개선방안 연구에서 렌터카 이용자에 대한 실태조사결과를 살펴보면, 렌터카 사업자와의 분쟁 사유를 묻는 질문에 ‘차량손상에 대한 과도한 수리비 요구’가 가장 많은 응답을 차지하는 것으로 나타났음

- (자동차리스 관련 소비자피해 현황) 자동차리스 약관 및 약정서에 금융리스와 운용리스 구분이 표시되지 않고, 리스의 금리 및 종류, 규정손해금 및 중도수수료 산정방식 등에 대한 주요내용이 명시되어 있지 않으며, 리스 보증금을 포함한 실질금리 표시 등 상품과 관련된 공시가 미흡하여 소비자의 합리적인 선택을 제한하게 되는 문제점 발생

❧ 목 차 ❧

제1장 연구 개요	1
제1절 연구의 배경 및 목적	1
1. 연구의 배경	1
2. 연구의 목적	4
제2절 연구의 내용 및 방법	5
1. 연구의 내용	5
2. 연구의 방법	6
제2장 자동차대여업 제도분석	7
제1절 렌터카 관련 제도현황	7
1. 렌터카 개요	7
2. 렌터카 관련 규제변천사	9
3. 렌터카 규제현황	15
제2절 자동차리스 관련 제도현황	3
1. 자동차리스 개요	3
2. 자동차리스 관련 규제변천사	8
3. 자동차리스 규제현황	9
제3절 렌터카와 자동차리스 관련 제도 비교	4
제3장 자동차대여업 시장분석	5
제1절 렌터카 시장	5
1. 렌터카 시장현황	5
2. 렌터카 시장의 특성	64
제2절 자동차리스 시장	9
1. 자동차리스 시장현황	9
2. 자동차리스 시장의 특성	74
제3절 시장획정과 시장집중도 및 경쟁방법	6
1. 시장획정	76
2. 시장집중도	80
3. 경쟁방법	83

제4장 자동차대여업 해외사례	8
제1절 미국	87
1. 렌터카	87
2. 자동차리스	92
제2절 영국	93
1. 렌터카	93
2. 자동차리스	97
제3절 독일	98
1. 렌터카	98
2. 자동차리스	103
제4절 일본	109
1. 렌터카	109
2. 자동차리스	114
제5장 경쟁 및 소비자 이슈	117
제1절 자동차대여업 관련 경쟁 이슈	117
1. 개관	117
2. 여객자동차 운수사업법상 경쟁 이슈	118
3. 여신전문금융업법상 경쟁 이슈	140
4. 세법상 경쟁 이슈	145
제2절 자동차대여업 관련 불공정거래행위 이슈	152
제3절 자동차대여업 관련 소비자 이슈	153
1. 렌터카 관련 소비자피해 현황	153
2. 자동차리스 관련 소비자피해 현황	157
<참고문헌>	159
<별첨>	161

표 목 차

<표 1-1> 렌터카와 자동차리스의 세제차이	2
<표 1-2> 자동차리스에 비해 렌터카 서비스가 불리한 점	4
<표 2-1> 렌터카(자동차대여사업) 규제의 변천사	9
<표 2-2> 자동차리스 서비스종류 구분	63
<표 2-3> 금융리스, 운용리스, 메인テナンス리스 비교	73
<표 2-4> 리스대상 물건의 종류	88
<표 2-5> 자동차리스(시설대여업) 규제관련 변천사	93
<표 2-6> 자동차리스 서비스제공 최저기간 제한 단축 현황	24
<표 2-7> 렌터카 서비스와 자동차리스 서비스의 구분	74
<표 2-8> 렌터카와 자동차리스의 규제 비교	84
<표 3-1> 렌터카 시장규모 추이	5
<표 3-2> 렌터카 상위 10개 업체 등록대수	35
<표 3-3> 렌터카 시장규모 추정	6
<표 3-4> 렌터카 등록대수별 업체 분포(2013년 기준)	75
<표 3-5> 국내 상위 5개 렌터카 업체 개요	6
<표 3-6> 장단기 렌터카 현황	6
<표 3-7> 자동차리스 시장규모 추이	6
<표 3-8> 자동차리스 상위 10개 업체 취급액 및 등록대수	07
<표 3-9> 자동차리스 시장 취급액 기준 시장점유율	37
<표 3-10> 자동차리스 시장 상위 10개 업체 주주현황	47
<표 3-11> 현대캐피탈 고객구조	57
<표 3-12> 단기렌터카 시장 상위 4업체 매출액	28
<표 3-13> 수요자 특성에 따른 영업방식 분류	58
<표 4-1> 미국 사업자별 매출 현황 (USD Million)	09

<표 4-2> 영국 렌터카 등록 차량규모 현황	59
<표 4-3> 영국 사업자별 매출 현황 (USD Million)	69
<표 4-4> 독일 렌터카시장의 상위권업체 시장점유율	70
<표 4-5> 독일 주요 카셰어링 업체의 고객수	73
<표 4-6> 일본과 한국의 렌터카 차종 운영범위 비교	77
<표 4-7> 일본 렌터카 차량 현황	78
<표 4-8> 일본 렌터카 업체 현황	78
<표 4-9> 일본 자동차리스 현황	78
<표 5-1> 현대자동차 그랜저 HG 300 프라임 관련 장기렌터카, 자동차리스의 소비자부담 가격 비교	146
<표 5-2> 자동차리스와 렌터카의 세제 비교	147
<표 5-3> 렌터카 소비자피해구제 접수 현황	153
<표 5-4> 렌터카 피해 유형별 현황(2011-2014.6.30)	154
<표 5-5> 렌터카 소비자 인식 조사(2002년)	155
<표 5-6> 렌터카 소비자 인식 조사(2006년)	156
<표 5-7> 렌터카 소비자 인식 조사(2010년)	156
<표 5-8> 렌터카 소비자 인식 조사(2010년)	157

그림 목 차

<그림 3-1> 렌터카 등록대수 추이	25
<그림 3-2> 렌터카 매출액 추이	25
<그림 3-3> 렌터카 시장 성장률 추이	35
<그림 3-4> 렌터카 상위 10개 업체 등록대수(2013) 및 2011~2013 평균증가율	45
<그림 3-5> 렌터카 보유차량기준 규모별 업체 수 (2013년 등록대수 기준)	85
<그림 3-6> 렌터카 시장점유율(2013년 등록대수 기준)	85
<그림 3-7> 렌터카 등록대수 증가율 추이	95
<그림 3-8> 렌터카 시장점유율 추이	96
<그림 3-9> 장기렌터카 상위 5개사 법인고객 비중 (2011년~2013년 평균)	66
<그림 3-10> 장기렌터카 상위 5개사 법인고객 비중의 감소	66
<그림 3-11> 자동차리스 시장규모	97
<그림 3-12> 자동차리스 시장의 허핀달지수	37
<그림 3-13> 단기렌터카 시장 고객구조	98
<그림 3-14> 단기렌터카 시장 상위 4개 업체 시장점유율 (매출액 기준)	8
<그림 3-15> kt금호렌터카의 장기렌터카 이용자 중 법인과 개인의 비중	85
<그림 4-1> 미국 렌터카 시장규모 현황	98
<그림 4-2> 미국 공항/비공항 렌트 현황	9
<그림 4-3> 미국 카셰어링 시장규모 현황	19
<그림 4-4> 영국 렌터카 시장규모 현황	39
<그림 4-5> 영국 공항/비공항 렌트 현황	9
<그림 4-6> 독일 렌터카시장의 상위권업체 시장점유율	10

제1장 연구 개요

제1절 연구의 배경 및 목적

1. 연구의 배경

- 자동차대여업에는 렌터카와 자동차리스 등이 있으며, 최근 카셰어링(car sharing)이 활성화되고 있으나 아직 법적 근거가 없는 상황임
 - 따라서, 본 연구에서는 자동차대여업의 주요 서비스라 할 수 있는 렌터카와 자동차리스를 중심으로 연구를 진행하며, 특히 렌터카 중 자동차리스와 경쟁관계에 있는 장기렌터카를 중심으로 분석을 진행함
 - 다만 장기렌터카는 단기렌터카와 마찬가지로 여객자동차운수사업법의 자동차대여사업(렌터카업)의 동일한 규제를 받고 있으므로, 제도 분석은 렌터카 전반에 관하여 진행함
- 최근 몇 년간 장기렌터카 시장이 급성장함에 따라 자동차리스와의 경쟁이 심화되고 있지만, 렌터카와 자동차리스에 적용되는 적용법규 및 관할관청과 세제가 다름에 따라 장기렌터카 사업자와 자동차리스 사업자 간 공정한 경쟁이 불가능하므로 갈등이 심화되고 있음¹⁾
 - 특히 1년 이상 자동차를 임대하는 장기렌터카와 자동차리스는 소비자들에게 거의 유사한 서비스를 제공하고 있으나, 자동차리스의 경우 장기렌터카 대비 약 10% 정도 이상 소비자가 부담하는 가격이 더 높다는 사실이, 업계갈등의 주요 내용 중 하나임
 - 한편, 자동차리스의 경우 여신전문금융업법 규정에 따라 1년 미만의 서비

1) “장기렌트카 시장, 경기 불황에도 성장세 이어져”, 서울경제, 2014.10.10. <http://economy.hankooki.com/lpage/economy/201410/e2014101010452769890.htm> 2014년 10월 12일 최종접속.

스는 제공하지 않고 있으므로 단기렌터카와 경쟁관계에 있지는 아니함

□ 자동차리스 사업자들은 렌터카 서비스에 적용되는 저렴한 세금혜택이 장기 렌터카요금을 더 저렴하게 만드는 주요 요인이라고 주장함

- 자동차리스와 성격이 유사한 장기렌터카 서비스의 경우, 버스, 택시와 유사한 대중교통수단을 제공하고자 하는 렌터카 본연의 성격에서 벗어나므로, 이러한 세제혜택을 철폐 함으로써 양자에 동일한 세제가 적용되어야 한다는 주장을 개진하고 있음

<표 1-1> 렌터카와 자동차리스의 세제차이

구분	자동차리스	렌터카
개별소비세	물품가격x5%	면세 (구입일로부터 3년이내에 대여기간 6개월 초과시 5%)
교육세	개별소비세x30%	면세 (구입일로부터 3년이내에 대여기간 6개월 초과시 개별소비세 x30% 추징)
부가가치세	면세 (다만, 유지관리조건부리스, 즉 메인テナンス 리스의 경우에는 과세 : 리스료x10%)	과세 : 렌탈료x10%
취등록세	판매가x7% (경차의 경우 4%)	판매가x4%
자동차세	1600cc이하 : cc당80~140원 1600cc초과 : cc당 200원	2500cc이하 : cc당18~19원 2500cc초과 : cc당 24원
지방교육세	자동차세x30%	면세

□ 이에 더하여 자동차리스 사업자들은 자동차리스 회사로 하여금 장기렌터카는 겸업할 수 있되 단기렌터카는 겸업할 수 없도록 제한하고 있는

여신전문금융업 감독규정 제7조의2의 규제에 따라, 리스기간 종료 후 반납되는 차량을 재활용할 수 없어 중고차매각으로 인한 손실이 크므로, 자동차리스 가격이 장기렌터카 가격보다 비쌀 수밖에 없다고 주장하고 있음

- 이에 따라 자동차리스 사업자들은 현행의 불합리한 규제를 철폐하여 렌터카 사업자와 대등한 조건에서 경쟁을 할 수 있어야 한다고 주장하고 있음
- 이러한 주장에 대해 렌터카 사업자들은 자금력과 전국적 네트워크를 갖춘 자동차리스 사업자들이 단기렌터카 시장에 진입하게 되면 빠른 시간 내에 시장을 장악하여 영세한 중소 렌터카 사업자들이 시장에서 퇴출될 것이라는 우려를 제기하고 있음
- 오히려, 렌터카 사업자들은 렌터카에 적용되는 더 강력하고 복잡한 규제가 자동차리스 사업자와의 경쟁에 불리하게 작용하고 있다는 주장을 하고 있음
 - 렌터카의 경우 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제67조(대여사업용자동차의 종류)에 의해 중형승합차 및 화물차 등을 취급할 수 없도록 제한을 받고 있으므로, 렌터카 사업자들은 자동차리스 사업자에 비해 소비자들에 더 협소한 서비스를 제공할 수밖에 없음
 - 이로 인해 렌터카 사업자들은 특히 중형승합차 및 화물자동차 등을 포함한 패키지 서비스를 제공할 수 없으므로 자동차리스 사업자와 대등하게 대형기관의 입찰에 응할 수 없다는 불만을 제기하고 있음
 - 또한, 렌터카 사업자들은 렌터카를 식별하기 위해 사용되고 있는 자동차표지판의 “하, 허, 호” 로 시작되는 번호가 소비자들로 하여금 자동차리스에 비해 렌터카 서비스를 덜 선호하게 만드는 주요 원인이 라고 주장하고 있음

<표 1-2> 자동차리스에 비해 렌터카 서비스가 불리한 점

차종제한	16인승 이상의 중형승합차, 화물자동차 등의 대여 제한
자동차번호판 표식의 존재	하, 허, 호

- ☐ 한편, 영세 렌터카 사업자와 관련한 소비자 피해도 종래부터 지속적으로 사회적 문제로 제기되고 있음
 - 렌터카 관련 소비자 피해(자기차량 손해보험 미가입, 면책금 청구, 렌트요금 환급거부, 과다 수리비 청구, 잔여 연료대금 미정산 등)는 매년 증가하는 추세로 2011년부터 2014년 6월 말까지 소비자 피해가 427건 접수됨(한국소비자보호원 렌터카피해예방주의보, 2014)

2. 연구의 목적

- ☐ 본 연구는 렌터카 및 자동차리스 관련 현행 제도의 내용을 파악한 후 공정하고 자유로운 경쟁의 관점에서 불합리한 규제의 문제점을 지적하고 이에 대한 개선방향을 검토함으로써 자동차대여업의 경쟁정책에 관한 바람직한 방향을 제시하는 것을 목적으로 함
- ☐ 이를 위해 본 연구는 자동차대여업 중 렌터카 및 자동차리스를 중심으로 장단기 시장을 확정하고 시장구조 및 경쟁상황 등을 고려한 시장분석을 함으로써 시장의 상황을 파악하며 양 업종이 서로 공정한 경쟁을 하고 있는지 여부 및 어떠한 방식으로 경쟁을 하고 있는지 등을 살펴보고 함
- ☐ 또한 렌터카 및 자동차리스 관련 소비자피해 사례가 꾸준히 증가함에 따라 규제개선이 필요한 사항을 발굴함

제2절 연구의 내용 및 방법

1. 연구의 내용

□ 제도분석

- 렌터카 및 자동차리스의 개념 정의
- 렌터카 및 자동차리스의 진입규제, 사업활동규제 등 규제 변천사 검토
- 여객자동차 운수사업법, 여신전문금융업법 등 근거법령의 내용 및 제도현황 분석

□ 시장분석

- 렌터카 및 자동차리스의 장단기 관련시장 확정
- 렌터카 및 자동차리스의 시장구조와 시장집중도 및 변화추이 분석
- 렌터카 및 자동차리스의 사업자현황 및 시장점유율, 서비스 유형과 경쟁방법 등 경쟁상황 분석
- 렌터카 및 자동차리스 관련 소비자피해의 유형 및 현황 검토

□ 해외사례

- 해외의 렌터카 및 자동차리스 관련 시장구조 및 시장현황 검토
- 해외의 렌터카 및 자동차리스 관련 규제현황 및 시사점 등 분석

□ 제도개선방안

- 렌터카 및 자동차리스 관련 진입규제, 사업활동규제 등 문제점 검토
- 렌터카 및 자동차리스 관련 현재의 시장구조 및 경쟁상황 분석결과에 의거하여 제도 개선과제 도출

- 외국제도와와의 비교를 통해 여객자동차 운수사업법과 여신전문금융업법 등 관련규제의 합리성을 재검토
- 자동차대여업 분야의 경쟁촉진을 위한 향후 바람직한 정책방안 제시

2. 연구의 방법

☐ 문헌조사 등을 통한 자료수집

- 여객자동차 운수사업법과 여신전문금융업법 등 관계법령 분석
- 기존문헌, 최근 발표된 논문 등을 참고하여 규제현황 검토
- 렌터카 및 자동차리스 관련 외국의 제도 및 시장현황 검토

☐ 관련협회 및 사업자들로부터 시장분석 자료수집

- 전국렌터카사업조합연합회 및 여신금융협회, 그리고 렌터카 사업자 및 자동차리스 사업자들로부터 연도별 매출액, 보유대수, 주요 고객층 등 관련 자료를 수집함으로써 관련시장획정, 시장집중도 변화추이 등을 분석하여 자동차대여업 분야의 시장구조 및 경쟁상황 분석

☐ 전문가들과의 교류, 협력

- 관련 전문가 면담 및 자문 등을 통한 규제현황 및 시장현황 파악
- 소비자원으로부터 렌터카 및 자동차리스 분야에서 실제 문제되고 있는 소비자피해 사례 수집
- 워크숍 등 전문가회의 운영으로 자동차대여업 분야의 합리적 규제개선방안 도출

제2장 자동차대여업 제도분석

제1절 렌터카 관련 제도현황

1. 렌터카 개요

(1) 렌터카의 개념과 특징²⁾

- 렌터카(rent-a-car)는 다른 사람의 수요에 응하여 유상으로 자동차를 대여하는 사업을 의미함
 - 렌터카란 ‘대여용 자동차를 소유한 자가 이용 희망자에게 일정한 기간 및 금액 등의 특정 조건으로 자동차를 대여하는 사업을 의미하며, 대여인의 입장에서 보면 특정한 대여조건을 약정하는 계약서를 대여인에게 작성·제출하고 대가를 지불하여 일정한 기간 동안 대여사업자로부터 차량을 빌려 사용하는 것’ 임³⁾
 - 차량에 대한 소유에 대한 인식들이 점차 변화하고 있으며, 주5일 근무제 및 대체휴일제 시행으로 인한 여가시간의 활용 등으로 렌터카의 이용이 지속적으로 증대할 것으로 예측됨
 - 또한 렌트 비용의 하락으로 개인과 법인의 렌터카 이용이 꾸준히 증가하는 등 시장이 지속적으로 확대되고 있으며 국민생활과 밀접한 관련성이 높은 산업임
- 렌터카 회사의 설립은 허가제가 아닌 일정 요건을 구비하면 신고하여 등록을 하는 신고 등록제로 최소한의 자본금만 있으면 회사를 설립하여 운영할 수 있어 시장진입이 상대적으로 쉬움

2) 조영석·박규수, 「한국자동차대여사업의 변천과정과 발전방향」, (사)한국자치행정연구원, 2014; 금재덕 외, 자동차대여사업 규제개선방안 연구, (사)한국정책학회, 2011 등의 내용을 요약하여 정리함

3) 조영석·박규수, 위의 책.

(2) 여객자동차 운수사업의 성격을 띠는 렌터카(자동차대여사업)

- 렌터카는 대중교통수단을 제공하는 여객자동차 운수사업 중 하나로서 「여객자동차 운수사업법」의 적용을 받고 있음
 - 여객자동차 운수사업법 제2조(정의) 제2호에서는 “여객자동차 운수사업이란 여객자동차운송사업, 자동차대여사업, 여객자동차터미널사업 및 여객자동차운송가맹사업을 말한다”고 규정함으로써, “자동차대여사업” 즉 렌터카를 여객자동차 운수사업의 하나로 적시하고 있음
 - 여객자동차 “운송” 사업과 자동차대여사업(렌터카)은 모두 여객자동차 운수사업에 속한다는 점에서는 같지만, 여객자동차운송사업은 ‘유상으로 여객을 운송하는 사업’인데 반하여 렌터카는 유상으로 자동차를 대여하는 사업’라는 점에서 차이가 있음
- 렌터카가 여객자동차운송사업과 마찬가지로 대중교통수단을 제공하는 사업이라는 성격을 가지는 것은 여객자동차 운수사업법 제35조(준용 규정)에서 잘 나타나고 있음
 - 동법 제35조에 따르면, 자동차대여사업의 사업계획 변경, 사업계획의 변경제한, 공동운수협정, 명의이용 금지, 사업의 양도·양수 및 법인의 합병, 상속, 사업의 휴업·폐업 등에 관하여는 여객자동차운송사업에 관한 규정인 제10조제2항부터 제4항까지, 제11조, 제12조, 제14조(제2항은 제외한다), 제15조 및 제16조(제1항은 제외한다)를 준용하고 있음
- 이와 같이 렌터카는 대중교통수단을 제공하는 여객자동차 운수사업으로서의 성격을 가지고 있지만, 다만 시내버스나 고속/시외버스 운송사업과 달리 구간을 정하지 않고 상황에 따라 수요에 응하여 불특정하게 운행하는 성격상 택시사업의 범위와 상충될 소지가 있으므로, 이에 따라 여객자동차 운수사업법 제34조에서는 렌터카사업자에게 “유상운송 금지”를 명하고 있음

2. 렌터카 관련 규제변천사

- 1969년 자동차대여사업 제도가 신설된 이래로 렌터카와 관련된 다양한 규제 등이 시대의 변화에 발맞추어 개정되었으며, 렌터카사업자의 여건 등을 고려한 규제의 변화 등이 지속적으로 이루어져 왔음
- 변천된 주요규제의 내용은 i) 등록기준의 강화 및 완화, ii) 자동차의 안전과 관련된 차령 규제의 완화, iii) 차고지면적 기준의 완화, iv) 면세 기준의 강화, v) 식별번호의 추가 등이라 할 수 있음

<표 2-1> 렌터카(자동차대여사업) 규제의 변천사

개정일자	주요 규제 항목	세부규제 조정내용	관련근거
1969.8.4	자동차대여사업 제도신설	면허기준대수 : 30대(차고지 대여가능) 대여차종 : 승용차 국한 요금 : 인가제	법률 제2138호
1980.5.20	자동차 대여 차종 확대	승용차 → 승용차·승합차 차고지기준면적 - 승용차 10㎡이상/대 - 소형승합 13㎡이상/대	교통부령 제662호
1981.6.24	자동차번호판 변경	자가용 「허」 번호판으로 변경	교통부 고시 제24호
1983.5.11	차령연장	4년⇒5년	대통령령 제1125호
1985.12.31	면허권한 위임	자동차 대여사업 면허권한 : 시·도 지사에게 위임	대통령령 제11677호
1986.12.31	등록제전환	면허제에서 등록제 변경 요금인가제에서 신고제로 변경	법률 제3913호
1987.7.24	등록권한 이관	자동차 대여사업 등록권한 : 교통부장관으로 이관	대통령령 제12217호
1987.9.19	등록기준 강화	사업구역확대 : 시·도⇒전국 최저기준대수 : 30대⇒150대 (자본금 5억원 이상) 주사무소 및 영업소 설치지역, 상주차량대수 제한	교통부령 제856호
1988.12.31	등록권한 위임	등록권한 : 교통부장관 ⇒ 시·도지사	대통령령 제12593호

개정일자	주요 규제 항목	세부규제 조정내용	관련근거
1989.3.29	주사무소 및 영업소 설치지역 확대	주사무소 : 특별시, 직할시, 도청 소재지에서 인구 30만이상시, 관광단지, 공업단지 추가 확대 영업소 : 4개이상 설치시 공항, 철도역, 고속버스터미널이 있는 시청소재지로 확대 예약소 : 설치 근거규정 신설	교통부령 제902호
1989.12.30	업무위탁	조합위탁업무 근거규정 신설	법률 제2190호
1991.9.27	업무위탁범위 규정	조합위탁 업무 범위 - 주사무소 및 영업소의 명칭변경 - 관내 주사무소 및 영업소 이전 - 사무실 및 차고의 변경 - 자동차의 변경 - 예약소의 설치 또는 변경 차종확대 : 기존 승용, 소형승합차 ⇒ 중형승합(15인승) 주사무소 설치지역 확대 적용 - 관광단지 ⇒ 관광지	교통부령 제906호
1992.12.1	등록기준 경과조치	기존 면허업체의 자동차대수 및 영업소를 변경하고자 할 경우 등록기준 경과조치	교통부령 제992호
1993.10.30	등록기준 완화	최저자본금 : 5억원 ⇒ 3억원 자동차대수 : 150대 ⇒ 100대 전산시설 : 의무화 ⇒ 자율화 영업소 : 4개소 ⇒ 2개소이상	교통부령 제1013호
1994.8.3	조합위탁업무 확대	공동운수계약협정 신고 사업의 휴지 또는 폐지신고	법률 제4780호
1994.10.8	권한 위임 및 이관	대여요금신고 권한 : 교통부장관 ⇒ 시·도지사 사업등록권 이관 : 시·도지사 (500대이상) 위탁업무보고절차 간소화 차령연장 : 승용5년, 승합7년 ⇒ 고급승용차8년, 승합차8년	대통령령 제14396호
1994.11.19	등록 절차 완화	등록(변경포함)절차 간소화 주사무소와 영업소·관할도지사와의 협의제도 폐지 주사무소/영업소 설치대상지역	교통부령 제1035호

개정일자	주요 규제 항목	세부규제 조정내용	관련근거
		확대 예약소 설치 대상지역 확대 주사무소 및 영업소의 상주차량 기준대수 폐지 주사무소 및 영업소 이외의 지역에서 일시적 상주영업신설 (15일 이내)	
1997.3.17	조합위탁업무범위 및 일시적 영업기간 조정	차량충당조건 신설 주사무소 및 영업소 이외의 지역에서 일시적 상주영업기간 폐지	건설교통부령 제94호
1997.12.13	화물 운송 및 여객운송분야를 분리하여 법체계 구성	대여요금 신고제도 폐지 최저자본금 규정 삭제 대여약관방식 전환 (인가제 → 신고제) 법인합병방식 전환 (인가제 → 신고제)	법률 제5448호
1998.6.24	「사업면허취소등의 처분에 관한 규칙」을 시행령에 규정	공동운수협정의 범위·대상을 명확히 규정 사업면허취소 등의 처분에 관한 규칙을 시행령에서 규정	대통령령 제15817호
1998.8.20	등록기준 및 영업범위에 관한 규정	차량충당조건 폐지 시설확인 통보기간 20일내로 규정 등록준비기간 30일 범위 내 연장규정 신설 1개월 이내 일시적 상주영업신고 의무화 주차장면적 및 자기차고에 관한 규정 완화	건설교통부령 제147호
1999.12.16	영업소설치 규정 및 차고지면적에 관한 규정 완화	500대미만 영업소 설치 의무규정 폐지 주사무소 및 영업소 차고시설 의무규정 폐지 차고지면적 경감기준 70%확대 국가, 정부투자기관 등의 관리운영토지로 확대	건설교통부령 제233호
2000.12.30	사업명의 이용 금지규정 위반을 필요	명의이용 금지에 관한 규정 위반을 필요한 취소사유에서 임의적 취소사유로 변경	법률 제6335호

개정일자	주요 규제 항목	세부규제 조정내용	관련근거
	취소사유에서 임의 취소사유로 변경	2000년도 말까지 사업용자동차의 차령제한을 계속 유지	
2000.1.28	운전자 알선금지 규정 신설	운전자 알선 예외규정 신설 외국인, 등록된 장애인, 65세 이상의 노인 국가 또는 지방자치단체 자동차를 6월 이상 장기로 대여하는 법인	법률 제6240호
2001.3.20	운수사업용 차량이 사업특성과 차종에 따라 1-2년 연장	자동차대여사업용 승합자동차의 차령을 8년에서 9년으로 연장	대통령령 제17155호
2001.12.15	여객운송에 사용되는 대여자동차라도 조건부면세 대상에서 제외	자동차대여사업용으로서 여객운송에 사용되는 것(다만, 구입일로부터 5년 이내에 동일인 또는 동일법인에 대여한 기간의 합이 6월을 초과하는 것은 제외한다).	법률 제6521호 (특별소비세법)
2001.12.19	운수사업용 총당차 기한을 차종과 업종에 따라 달리 정함	신규면허·등록·증차 또는 폐차에 총당되는 자동차는 자동차의 종류와 여객자동차 운수사업의 종류에 따라 3년을 초과하지 않는 범위내에서 대통령이 정하는 연한 이내로 함	법률 제6536호
2002. 5.24	자동차대여사업의 등록기준 중 최저기준대수 하향	최저 등록기준대수: 100대->50대 1,000대 이상인 대여사업자에 대한 업무소관 : 건설교통부장관->시·도지사	건설교통부령 제316호
2002. 6.3	대여사업용 자동차의 총당연한 변경	대여사업용 자동차의 총당연한이 승용차 1년, 승합차 3년으로 개정	대통령령 제17622호
2004. 12. 6	대여사업용 자동차 번호체계가 자가용 번호체계와 동일체제로 적용	자동차번호체계를 지역단위에서 전국단위로 시행함에 따라 대여사업용자동차만은 자가용자동차 번호체계와 동일하게 적용	건설교통부령 제415호

개정일자	주요 규제 항목	세부규제 조정내용	관련근거
2005.12. 7	자동차대여사업의 휴지기간 연장 및 건설교통부장관의 권한 일부를 시도지사에게 이양	자동차대여사업 휴지기간 : 6월 → 1년으로 연장 자동차대여사업의 등록, 자동차대여사업의 위탁 허가, 자동차대여사업의 개선명령, 사업계획의 변경 신고, 대여약관의 변경 신고, 시설의 개선 및 변경신고를 시도지사에게 이양	법률 제7712호
2006.5.10	차고지외에서의 밤샘주차 시간범위의 구체적 규정	등록된 차고를 이용하지 아니하고 차고지외에서 밤샘주차를 하여 행정처분(운행정지 5일, 과징금 20만원)하는 경우 “밤샘주차”의 개념을 0시부터 4시 사이에 하는 1시간 이상의 주차로 규정	대통령령 제19476호
2006.10.26	자동차의 사용기간 연장	승용자동차는 1년, 승합자동차는 6월마다 실시하는 임시검사에 합격하는 경우 각각 최대 2년까지 차령을 연장할 수 있도록 함	대통령령 제19715호
2006.12.27	감자처분의 실효성 확보 및 시도지사에게 권한 이양	자동차대여사업자가 감자처분을 받은 경우에는 1년 동안 사업계획을 변경(증차)할 수 없도록 함 등록취소, 영업정지 및 사업계획의 변경명령 권한을 이양	법률 제8095호
2007.7.16	유상운송 행위 시 등록취소 등 제재규정 마련 및 자동차의 차령 연장	여객의 유상운송 행위를 하거나 이를 위반할 경우 등록취소 등의 제재와 벌칙을 가함 자동차대여사업자의 공제조합 설립 근거 마련	법률 제8511호
2007. 10.1	대여사업용 차고가 접해야 할 도로의 너비 규정 하향 조정	제2종 및 제3종 일반거주지역 안의 차고의 경우에는 너비 12m 이상 도로에 접하도록 하던 자동차대여사업용 차고에 대하여 너비 6m이상 도로에 접한 대지로 완화	서울특별시 도시계획조례 제4569호
2007.10.15	자동차대여사업 등록시의	자동차대여사업의 신규등록 및 변경등록에 대한 도시철도채권	대통령령 제20325호

개정일자	주요 규제 항목	세부규제 조정내용	관련근거
	도시철도채권 매입 의무 면제	의 매입의무면제(신규:750,000 원, 변경등록:250,000원)	
2007.12.31	조건부 면세대상 제척기간 완화	부과소비세의 명칭: 특별소비 세-> 개별소비세 자동차 구입일로부터 5년이내 에 동일고객에게 대여한 기간 의 합: 6월 초과-> 1년 초과	법률 제8829호 (특별소비세 법)
2007.12.31	변경면허에 대해서 면허세 부과 비과세	면허받은 자가 변경되는 경우 및 면허의 종별구분이 상위의 종으로 변경되는 경우를 제외 한 소재지, 상호변경 등과 같이 면허의 실질이 변경되지 않는 모든 변경면허에 대해 면허세 를 비과세함	대통령령 제20517호
2008.3.28	자동차 정기검사와 배출가스 정밀검사가 자동차종합검사로 통합 시행	자동차관리법에 따른 자동차 정기검사와 대기환경보전법에 따른 배출가스 정밀검사를 자 동차관리법에 따른 자동차종합 검사로 통합 시행	법률 제9066호
2008.12.26	개별소비세의 신고납부 시기가 부가가치세 신고납부 시기와 같이 간소화	개별소비세와 부가가치세 신고 납부 시기가 다르므로 생기는 납세협력비용을 줄이고자 부가 가치세 신고납부시기와 개별소 비세의 신고납부제도 간소화	법률 제9259호
2010.11.15	자동차대여사업의 영업소 설치지역 제한규정 폐지 및 차고지 감면제도 도입	영업소 설치지역 제한 폐지 신규 자동차대여사업자 차고지 감면제도 도입(30% 범위내) 장기대여차량 차고지 감면확대 (장기대여비율 50% 이상일 경 우라는 제한 규정 삭제	국토해양부 령 제310호
2012.5.23	등록이 말소된 차량 회수시 차령기한까지 운사사업용으로 등록 사용	도난으로 말소 등록한 차량을 회수한 경우 차령기한까지 운 수사업용으로 등록하여 사용할 수 있도록 함	법률 제11447호
2012.12.18	사업용자동차의 정기점검 폐지	사업용자동차의 정기점검을 폐 지하고 정기검사만 받도록 하 되 정기검사는 사업용자동차와 비사업용자동차로 구분	법률 제11588호

개정일자	주요 규제 항목	세부규제 조정내용	관련근거
2013.1.21	렌터카 식별 기호 추가 부여	“허” 외에 “하”, “호” 기호를 추가 부여	자동차 등록번호판 등의 기준에 관한 고시
2013. 1.1	자동차대여사업용 자동차 조건부 면세의 제외대상 기준 변경	구입일로부터 5년 이내를 구입일로부터 3년 이내로 개정 장기대여기준을 동일인 또는 동일법인에 대여한 기간의 합이 1년을 초과하는 것->동일인 또는 동일법인에 대여한 기간의 합이 6개월을 초과하는 것	법률 제12157호
2014.1.28	대여사업 양도양수시 필요한 경우 관할관청이 지역적 범위 한정 및 알선수수료를 수수하는 행위를 금지	사업자 인적요건 중 결격사유 중 금치산자나 한정치산자를 피성년 후견인으로 개정 자동차대여사업자는 운송사업자 또는 운수종사자와 부정한 금품을 주고받아서 아니된다라는 규정 신설	법률 제12377호

자료: 조영석·박수규 편저(2014)의 글을 일부 수정·보완하여 표로 재구성

3. 렌터카 규제현황

(1) 렌터카의 등록제 : 등록기준 자동차 대수, 보유차고 면적, 영업소 요건

- 여객자동차 운수사업법 제29조에서는 렌터카사업의 등록기준으로 ① 보유 자동차 대수, ② 보유 차고 면적(자동차 1대당 보유차고 최저면적), ③ 영업소 요건을 제시하고 있으며, 그 외의 사항은 국토교통부령인 여객자동차 운수사업법 시행규칙으로 정하도록 하고 있음

여객자동차 운수사업법 제29조(등록기준) 자동차대여사업의 등록기준이 되는 자동차 대수, 보유 차고 면적, 영업소, 그 밖에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.
<개정 2013.3.23.>

여객자동차 운수사업법 시행규칙 제61조(자동차대여사업의 등록기준) 법 제29조에 따른 자동차대여사업의 등록기준은 별표 6과 같다.

[별표 6] <개정 2014.7.29>

자동차대여사업의 등록기준(제61조 관련)

항목	등록기준
1. 등록기준 대수	50대 이상
2. 보유 차고의 면적 (대당 최저면적) 또는 주차면수	가. 면적기준 - 승용자동차: 13㎡ ~ 16㎡ - 소형승합자동차: 15㎡ ~ 18㎡ - 중형승합자동차: 23㎡ ~ 26㎡ 나. 주차면수기준: 「주차장법 시행규칙」 제3조제1항에 따른 주차단위구획의 수 또는 같은 항의 기준을 적용하여 산정한 주차면수
3. 사무실(주사무소 및 영업소)	수익금 및 배차의 관리 등 대여사업의 수행에 필요한 사 무설비 및 통신시설을 갖출 것

[비고]

- 차고는 자기 소유일 것. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에 전
용으로 사용하는 부분은 자기소유로 본다.
 가. 자동차대여사업자가 국가, 지방자치단체, 정부투자기관 또는 정부출연기
 관이 관리·운영하는 토지를 사용허가 등을 받아 차고지로 사용하는 경우
 나. 타인이 소유한 토지(차고지를 포함한다)를 2년 이상 장기 대여하여 사용
 하는 경우
 다. 자동차대여사업자가 터미널의 주차장소를 차고로 사용하는 계약을 체결
 한 경우
 라. 자동차대여사업자가 주차장의 일부를 1년 이상 사용하는 계약을 체결한
 경우
- 차고 면적(또는 주차면수)은 관할관청의 인정을 받아 다음 각 호의 구분에
 따른 산식에 따라 적용할 수 있다.
 가. 신규등록
 위 표의 면적기준(또는 주차면수기준) - [위 표의 면적기준(또는 주차면수
 기준) × 해당 시·도의 자동차대여사업자가 그 보유 자동차 중 최근 6개월
 동안 30일 이상 이용자에게 장기 대여한 자동차 비율을 평균한 비율(그 평
 균비율의 상한은 30퍼센트로 한다)]
 나. 변경등록
 위 표의 면적기준(또는 주차면수기준) - [위 표의 면적기준(또는 주차면수
 기준) × 해당 자동차대여사업자가 그 보유 자동차 중 최근 6개월 동안 30

일 이상 이용자에게 장기 대여한 자동차의 비율(그 비율의 상한은 70퍼센트로 한다)]

3. 자동차대여사업자는 관할관청이 주사무소 또는 영업소별로 등록된 사업용 자동차의 주차에 지장이 없다고 인정할 때에는 등록기준 차고면적(또는 주차면수)의 50퍼센트[제2호에 따라 차고면적(또는 주차면수)의 감면을 받은 경우에는 50퍼센트에서 그 감면비율을 제외한 비율]의 범위에서 「주차장법」에 따른 노외주차장을 설치하여 이용할 수 있다.
4. 차고 부대시설의 면적은 차고면적에 포함하지 않는다.
5. 차고는 주사무소 또는 영업소의 행정구역(특별시·광역시·시·군) 안에 설치해야 한다.
6. 보유 차고의 면적기준(또는 주차면수기준)은 차고의 위치, 보유 자동차의 종류, 자동차의 원활한 출입 여부 등을 고려하여 위 표에 따른 면적기준(또는 주차면수기준)의 범위에서 관할관청이 정한다.

① 등록기준 자동차 대수

- 렌터카사업(자동차대여사업)의 등록기준을 정하고 있는 여객자동차 운수사업법 제29조 및 동법 시행규칙 제61조 관련 [별표 6]에서는 등록기준 자동차 대수로 50대를 규정하고 있음

※ 등록기준 자동차 대수를 규정하고 있는 이유는 자금력을 갖춘 일정한 규모 이상의 사업자만이 시장에 진입하도록 함으로써 업체수 증가를 억제하고 과도한 경쟁을 방지하며 기존 업체에게 일정한 재산성을 보장함을 통해 사고발생시 소비자들에게 배상 또는 보상할 수 있는 자금력을 확보하기 위해서임

- 그동안 4차례에 걸쳐 여객자동차 운수사업법 시행규칙이 개정됨에 따라, 기준 차량대수가 변경(30대→150대→100대→50대)되었음
 - 기준 차량대수를 지속적으로 축소한 이유는 신규사업자의 초기 투자부담을 낮추고 진입장벽을 낮추기 위함임

② 보유 차고 면적(자동차 1대당 보유차고 최저면적)

- 여객자동차 운수사업법 시행규칙 [별표 6]에서는 렌터카사업의 등록기준으로 보유 차고 면적(자동차 1대당 최저면적)을 승용차 13~16㎡, 소형승합차 15~18㎡, 중형승합차 23~26㎡로 정하고 있음

※ 적절한 면적의 차고지가 없어 렌터카 차량을 도로에 불법주차를 하는 경우 교통질서가 문란해질 것을 대비하여 이와 같은 보유 차고 면적기준을 규정하고 있는 것으로 보임

- 환경보호 및 교통질서 강화 차원에서 기준면적은 확대되었으나, 각 지자체의 실정에 따라 상당한 폭에 걸쳐 탄력적으로 감면 가능하고, 6개월마다 장기대여 실적에 따라 의무 면적 재산정 가능

- 또한, 노외주차장 설치시에는 장기대여 비율에 상관없이 기준면적의 50%를 감면하여 적용하고, 신규등록시와 변경등록시에 보유차고 면적기준의 감면폭이 차별화(30%와 70%)되어 있음

※ 신규등록시와 변경등록시의 보유차고 면적기준 감면폭에 차별을 둔 것은 신규업체와 기존업체 간의 형평성 문제를 야기할 수 있음

③ 영업소 요건

- 여객자동차 운수사업법 시행규칙 [별표 6]에서는 영업소 요건으로 수익금 및 배차의 관리 등 대여사업의 수행에 필요한 사무설비 및 통신시설을 갖추 것을 규정하고 있음

※ 일반적으로 영업소는 사무설비와 통신시설을 갖추고 있는 것이 통상적이라 할 수 있으므로, 이와 같은 영업소 요건은 당연한 사항을 규정한 것이라 할 수 있음

(2) 대여약관 신고의무

- 등록을 마친 자동차 대여업자는 공정거래위원회가 제정한 「자동차대여

표준약관」을 기준으로 자사의 대여약관을 정하여 업무 시작 전까지 시·도지사에게 대여약관을 작성 신고할 의무를 여객자동차 운수사업법 제31조에서 규정하고 있음

- 1969년 자동차운수사업법에서 자동차대여사업을 처음으로 신설할 당시에는 대여약관에 대한 인가제를 규정하고 있었으나, 1997년 12월 여객자동차운수부문과 관련하여 여객자동차 운수사업법이 별도로 제정됨에 따라 대여약관의 신고제로 변경되었음

여객자동차 운수사업법 제31조(자동차 대여약관) ① 제28조제1항에 따라 자동차대여사업을 등록한 자(이하 "자동차대여사업자"라 한다)는 대여약관을 정하여 자동차대여사업을 시작하기 전까지 시·도지사에게 신고하여야 한다. 대여약관을 변경하는 때에도 또한 같다.

② 제1항의 대여약관에 포함되어야 할 내용 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다. <개정 2013.3.23.>

여객자동차 운수사업법 시행규칙 제68조(대여약관의 기록사항) 법 제31조에 따른 대여약관에 적어야 하는 사항은 다음 각 호와 같다.

1. 대여사업용 자동차의 종류
2. 요금 및 보증금의 수수 또는 환급에 관한 사항
3. 대여사업용 자동차의 취급에 관한 사항
4. 대여책임의 시기(始期) 및 종기(終期)
5. 대여사업자와 대여인 간의 책임 및 면책에 관한 사항
6. 보험가입 및 손해배상에 관한 사항
7. 그 밖에 대여사업자 및 대여인의 준수사항 등 자동차대여에 관하여 필요한 사항

제69조(대여약관의 신고) ① 법 제31조제1항에 따라 대여약관의 신고 또는 변경신고를 하려는 자는 별지 제13호서식의 자동차대여사업 대여약관 신고서에 다음 각 호의 서류를 첨부하여 관할관청에 제출하여야 한다.

1. 대여약관(신고의 경우에만 첨부한다)
 2. 대여약관 신·구 대비표(변경신고의 경우에만 첨부한다)
- ② 제1항에 따른 대여약관의 신고 또는 변경신고는 해당 자동차대여사업자의 소속 조합을 통하여 할 수 있다.

(3) 영업구역 제한 등

- 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제64조에 따르면, 렌터카의 영업구역은

전국으로 하되, 자동차를 상시 주차시켜 영업할 수 있는 장소는 주사무소 또는 영업소가 설치된 곳으로 한정함

※ 이러한 영업구역 제한은 일시적으로 초과수요가 발생한 경우 타업체가 시장에 진입하여 기존 업체의 영업권을 침해하는 것을 방지하기 위한 것임

□ 주사무소는 특별시, 광역시, 특별자치시, 특별자치도 또는 시 지역에 설치 가능

○ 동일 업체의 주사무소, 영업소라 하더라도 그곳에 등록된 자동차가 아니면 다른 지역의 주사무소 또는 영업소에서 영업을 하는 것은 특별한 경우를 제외하고는 원칙적 금지(특별한 경우에도 기간 제한)

여객자동차 운수사업법 시행규칙 제64조(주사무소 및 영업소의 설치 등) ① 자동차대여사업의 주사무소는 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도 또는 시 지역에 설치할 수 있다. <개정 2010.11.15, 2012.11.23>

② 주사무소 또는 영업소를 설치한 지역의 호텔, 공항(「항공법」에 따른 정기항공노선이 개설된 공항만 해당한다. 이하 같다), 항만(「항만법」 제2조제2호에 따른 무역항만 해당한다. 이하 같다), 철도역, 고속버스 여객자동차터미널, 산업단지(군청 또는 읍사무소의 소재지에 있는 「산업입지 및 개발에 관한 법률」에 따른 산업단지만 해당한다. 이하 같다) 등 대여사업용 자동차의 수요가 많이 예상되는 장소(이하 "호텔등"이라 한다)에서 자동차대여사업자가 해당 호텔등의 소유자와 사용기간 및 주차대수를 정하여 주차장 사용계약을 체결하고 해당 호텔등에 예약소를 설치한 경우 그 주차장은 대여사업용 자동차를 상시 주차시켜 영업할 수 있는 영업소의 일부로 본다. <개정 2009.12.14.>

③ 자동차대여사업자는 대여사업용 자동차를 편도로 이용함으로써 주사무소 또는 영업소를 달리하여 반환된 대여사업용 자동차를 반환된 주사무소 또는 영업소에서 15일을 초과하여 상시 주차시키거나 영업하게 하여서는 아니 된다.

④ 자동차대여사업자는 1개월 이내의 일시적인 초과수요를 위하여 필요하면 차고의 수용능력의 범위에서 다른 지역의 주사무소 또는 영업소에 등록된 대여사업용 자동차를 상시 주차시켜 영업할 수 있다.

⑤ 자동차대여사업자는 제4항에 따라 다른 지역의 주사무소 또는 영업소에 등록된 대여사업용 자동차를 상시 주차시켜 영업하려면 별지 제34호서식의 자동차대여사업의 (일시)상주 자동차신고서(전자문서로 된 신고서를 포함한다)를 관할관청에 제출하여야 한다.

(4) 유상운송 금지

- 여객자동차 운수사업법 제34조는 렌터카와 택시 등 다른 대중교통수단이 서로 기능적인 면에서 충돌하는 것을 막기 위해 자동차대여사업자에게 “유상운송 금지의무”를 지우고 있음
- 따라서, ① 렌터카사업자의 사업용 자동차를 대여한 자는 그 자동차를 유상(有償)으로 운송에 사용하거나 다시 남에게 대여하여서는 아니 되며, ② 렌터카사업자는 자동차 대여인에게 운전자를 알선(斡旋)하여서는 아니 되고, ③ 렌터카사업자는 다른 사람의 수요에 응하여 사업용자동차를 사용하여 유상으로 여객을 운송하거나 이를 알선하여서는 아니 됨
- 다만, 여객자동차 운수사업법 제34조 제2항과 관련하여, 동항 단서에서는 외국인이나 장애인 등 대통령령으로 정하는 경우에는 렌터카사업자가 자동차 대여인을 위해 운전자를 알선할 수 있도록 하고 있음
- 이에 따라 여객자동차 운수사업법 시행령 제18조는 외국인, 장애인, 65세 이상인 사람, 국가 또는 지방자치단체, 자동차를 6개월 이상 장기간 대여하는 법인, 승차정원 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 대여하는 사람, 본인의 결혼식 및 그 부대행사에 이용하는 경우로서 본인이 직접 승차할 목적으로 배기량 3,000cc 이상인 승용자동차를 대여하는 사람에게는, 렌터카사업자가 자동차 대여인을 위해 운전자를 알선할 수 있도록 예외를 규정

여객자동차 운수사업법 제34조(유상운송의 금지 등) ① 자동차대여사업자의 사업용 자동차를 대여한 자는 그 자동차를 유상(有償)으로 운송에 사용하거나 다시 남에게 대여하여서는 아니 된다.

② 자동차대여사업자는 자동차 대여인에게 운전자를 알선(斡旋)하여서는 아니 된다. 다만, 외국인이나 장애인 등 대통령령으로 정하는 경우에는 운전자를 알선할 수 있다.

③ 자동차대여사업자는 다른 사람의 수요에 응하여 사업용자동차를 사용하여 유상으로 여객을 운송하거나 이를 알선하여서는 아니 된다.

여객자동차 운수사업법 시행령 제18조(운전자 알선이 가능한 대여인의 범위) 자동차대

여사업자는 법 제34조제2항 단서에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자동차 대여인에게는 운전자를 알선할 수 있다.

1. 외국인
2. 「장애인복지법」 제32조에 따라 등록된 장애인
3. 65세 이상인 사람
4. 국가 또는 지방자치단체
5. 자동차를 6개월 이상 장기간 대여하는 법인
6. 승차정원 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 대여하는 사람
7. 본인의 결혼식 및 그 부대행사에 이용하는 경우로서 본인이 직접 승차할 목적으로 배기량 3,000cc 이상인 승용자동차를 대여하는 사람

(5) 차량종류 제한

- 여객자동차 운수사업법 제30조 및 시행규칙 제67조는 자동차대여사업용 자동차를 자동차관리법 시행규칙상 승용자동차와 승합자동차 중 경형, 소형, 중형(15인승 이하)으로 규정함으로써 렌터카의 차종을 제한하고 있음

※ 이에 따르면 렌터카 사업자는 16인승 이상의 중형승합차를 취급할 수 없는데, 이러한 제한은 전세버스 사업자를 보호하기 위한 것임

- 차종을 상세화하고 있는 자동차관리법 시행규칙 [별표 1]에 따르면 중형 승합자동차는 승차정원이 16인 이상 35인 이하이거나, 길이, 너비, 높이 중 어느 하나라도 소형을 초과하여 길이가 9미터 미만인 것이라고 되어 있으나, 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제67조에 의하면 중형 승합자동차는 15인승 이하의 것만 해당되므로, 결국 렌터카로 사용할 수 있는 중형 승합자동차는 15인승 이하이면서 길이, 너비, 높이 중에 소형 승합자동차의 기준을 초과하여 9미터 미만인 것 의미
- 한편, 자동차관리법 시행규칙 별표 1의 유형별 세부기준에 의하면 승합차에는 일반용(주목적이 여객운송용인 것)과 특수형(특정한 용도(장의·현열·구급·보도·캠핑 등)를 가진 것)이 있는데, 특수형 승합차 중에서 캠핑카 등 RV차와 일부 SUV차는 현재 렌터카로 이용되고 있으나, 장의·현열·구급용의 승합차까지도 대여할 수 있는지는 해석상 불분명함

□ 화물자동차와 특수자동차 및 이륜자동차는 렌터카의 대상에서 제외되어 있음

※ 화물자동차가 배제된 이유는 트럭 등 용달이나 트럭 등을 가지고 운수업에 종사하는 화물자동차 사업자를 보호하기 위한 것임

여객자동차 운수사업법 제30조(대여사업용 자동차의 종류) 자동차대여사업에 사용할 수 있는 자동차의 종류는 국토교통부령으로 정한다. <개정 2013.3.23.>

여객자동차 운수사업법 시행규칙 제67조(대여사업용 자동차의 종류) 자동차대여사업에 사용할 수 있는 자동차의 종류는 「자동차관리법 시행규칙」 별표 1에 따른 자동차 중 다음 각 호의 것으로 한다. <개정 2012.11.23.>

1. 승용자동차
- 1의2. 경형승합자동차
2. 소형승합자동차
3. 중형승합자동차(승차정원 15인승 이하의 것만 해당한다)

※ **자동차관리법 시행규칙**

[별표 1] <개정 2012.8.10>

자동차의 종류(제2조관련)

1. 규모별 세부기준

종류	경형	소형	중형	대형
승용자동차	배기량이 1000cc 미만으로서 길이 3.6미터·너비 1.6미터·높이 2.0미터 이하인 것	배기량이 1,600cc 미만인 것으로서 길이 4.7미터·너비 1.7미터·높이 2.0미터 이하인 것	배기량이 1,600cc 이상 2,000cc 미만 이거나 길이·너비·높이중 어느 하나라도 소형을 초과하는 것	배기량이 2,000cc 이상이거나, 길이·너비·높이 모두 소형을 초과하는 것
승합자동차	배기량이 1000cc 미만으로서 길이 3.6미터·너비 1.6미터·높이 2.0미터 이하인 것	승차정원이 15인 이하인 것으로서 길이 4.7미터·너비 1.7미터·높이 2.0미터 이하인 것	승차정원이 16인 이상 35인 이하이거나, 길이·너비·높이중 어느 하나라도 소형을 초과하여 길이가 9미터 미만인 것	승차정원이 36인 이상이거나, 길이·너비·높이 모두가 소형을 초과하여 길이가 9미터 이상인 것
화물	배기량이 1000cc	최대적재량이 1톤	최대적재량이 1톤	최대적재량이 5톤

자동차	미만으로서 길이 3.6미터 · 너비 1.6미터 · 높이 2.0미터 이하인 것	이하인 것으로서, 총중량이 3.5톤 이하인 것	초과 5톤 미만이거나, 총중량이 3.5톤 초과 10톤 미만인 것	이상이거나, 총중량이 10톤 이상인 것
특수자동차	배기량이 1,000cc 미만으로서 길이 3.6미터 · 너비 1.6미터 · 높이 2.0미터 이하인 것	총중량이 3.5톤 이하인 것	총중량이 3.5톤 초과 10톤 미만인 것	총중량이 10톤 이상인 것
이륜자동차	배기량이 50cc미만(최고정격출력 4킬로와트 이하)인 것	배기량이 100cc 이하(최고정격출력 11킬로와트 이하)인 것으로 최대적재량(기타형에만 해당한다)이 60킬로그램 이하인 것	배기량이 100cc 초과 260cc 이하(최고정격출력 11킬로와트 초과 15킬로와트 이하)인 것으로 최대적재량이 60킬로그램 초과 100킬로그램 이하인 것	배기량이 260cc(최고정격출력 15킬로와트)를 초과하는 것
2. 유형별 세부기준				
종류	유형별	세부기준		
승용자동차	일반형	2개 내지 4개의 문이 있고, 전후 2열 또는 3열의 좌석을 구비한 유선형인 것		
	승용겸화물형	차실안에 화물을 적재하도록 장치된 것		
	다목적형	후레임형이거나 4륜구동장치 또는 차동제한장치를 갖추는 등 험로운행이 용이한 구조로 설계된 자동차로서 일반형 및 승용겸화물형이 아닌 것		

	기타형	위 어느 형에도 속하지 아니하는 승용자동차인 것
승합 자동차	일반형	주목적이 여객운송용인 것
	특수형	특정한 용도(장의·헌혈·구급·보도·캠핑 등)를 가진 것
화물 자동차	일반형	보통의 화물운송용인 것
	덤프형	적재함을 원동기의 힘으로 기울여 적재물을 중력에 의하여 쉽게 미끄러뜨리는 구조의 화물운송용인 것
	밴형	지붕구조의 덮개가 있는 화물운송용인 것
	특수용도형	특정한 용도를 위하여 특수한 구조로 하거나, 기구를 장치한 것으로서 위 어느 형에도 속하지 아니하는 화물운송용인 것
특수 자동차	견인형	피견인차의 견인을 전용으로 하는 구조인 것
	구난형	고장·사고 등으로 운행이 곤란한 자동차를 구난·견인 할 수 있는 구조인 것
	특수작업형	위 어느 형에도 속하지 아니하는 특수작업용인 것
이륜 자동차	일반형	자전거로부터 진화한 구조로서 사람 또는 소량의 화물을 운송하기 위한 것
	특수형	경주·오락 또는 운전을 즐기기 위한 경쾌한 구조인 것
	기타형	3륜 이상인 것으로서 최대 적재량이 100kg이하인 것
※ 비고 (생략)		

(6) 차량 제한

- 여객자동차 운수사업법 제84조와 동법 시행령 제40조 및 [별표 2]에서는 렌터카용 자동차의 차량을 자동차의 종류에 따라 다르게 규정하고 있음
- 경형소형중형 승용차의 경우에는 기본 5년에 2년 연장이 가능하고, 대형 승용차의 경우에는 기본 8년에 2년 연장이 가능하며, 승합자동차의 경우에는 기본 9년에 2년 연장이 가능
- 차량제한은 자동차대여사업 즉 렌터카에만 한정하여 적용되는 것은 아니고, 여객자동차 운수사업에 사용되는 자동차에는 언제나 적용되는 규제이므로, 여객자동차운송사업 및 자동차대여사업 모두에 동일하게 차량제한이 적용되고 있음
- ※ 여객자동차 운수사업에 사용되는 자동차에 차량제한이 적용되는 이유는 대중교통수단으로 이용되는 버스, 택시, 렌터카 등을 이용하는 고객들의 안전을 확보하기 위해서임

여객자동차 운수사업법 제84조(자동차의 차량 제한 등) ① 여객자동차 운수사업에 사용되는 자동차는 자동차의 종류와 여객자동차 운수사업의 종류에 따라 대통령령으로 정하는 연한[이하 "차령(車齡)"이라 한다]을 넘겨 운행하지 못한다. 다만, 시·도지사는 해당 시·도의 여객자동차 운수사업용 자동차의 운행여건 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 안전성 요건이 충족되는 경우에는 2년의 범위에서 차령을 연장할 수 있다.

② 여객자동차 운수사업의 면허, 등록, 증차 또는 대폐차(대폐차: 차령이 만료된 차량 등을 다른 차량으로 대체하는 것을 말한다)에 총당되는 자동차는 자동차의 종류와 여객자동차 운수사업의 종류에 따라 3년을 넘지 아니하는 범위에서 대통령령으로 정하는 연한(이하 "차령총당연한"이라 한다) 이내로 하여야 한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다. <개정 2012.5.23.>

1. 노선 여객자동차운송사업의 면허를 받거나 등록을 한 자가 보유 차량으로 노선 여객자동차운송사업 범위에서 업종 변경을 위하여 면허를 받거나 등록을 하는 경우
2. 대통령령으로 정하는 노선 여객자동차운송사업자가 대폐차하는 경우에는 기존의 자동차보다 차령이 낮은 자동차로서 그 차령이 6년 이내인 여객자동차운송사업용 자동차로 총당하는 경우
3. 여객자동차 운수사업에 사용되는 자동차의 도난으로 말소등록이 되었음에도 불구하고 여객자동차 운수사업자가 「자동차관리법」 제43조제1항제4호에 따른 임시검사에 합격한 자동차를 다시 등록하는 경우. 다만, 차령을 초과한 자동차는 제외한다.

- ③ 시·도지사는 자동차의 제작·조립이 중단되거나 출고가 지연되는 등 부득이한 사유로 자동차를 공급하는 것이 현저히 곤란하다고 인정하면 6개월의 범위에서 제1항에 따른 차령을 초과하여 운행하게 할 수 있다. <개정 2013.3.23., 2014.1.28.>
- ④ 제1항에 따른 차령과 그 연장요건, 제2항에 따른 차령충당연한의 기산일(起算日) 및 계산 방법 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

여객자동차 운수사업법 시행령 제40조(자동차의 차령 등) ① 법 제84조제1항에 따라 여객자동차 운수사업에 사용되는 자동차(법 제4조제3항에 따라 외국인만 운송할 것을 조건으로 일반택시운송사업의 한정면허를 받아 운행하는 자동차는 제외한다)의 운행연한(이하 "차령"이라 한다)과 그 연장요건은 별표 2와 같다. <개정 2009.11.27>

- ② 차령의 기산일은 「자동차관리법 시행령」에서 정하는 바에 따른다.
- ③ 법 제84조제2항 본문에 따른 차량충당연한(이하 "차량충당연한"이라 한다)은 승용자동차는 1년, 승합자동차는 3년으로 한다.
- ④ 차량충당연한의 기산일은 다음 각 호의 구분에 따른다.
1. 제작연도에 등록된 자동차: 최초의 신규등록일
 2. 제작연도에 등록되지 아니한 자동차: 제작연도의 말일
- ⑤ 법 제84조제2항제2호에서 "대통령령으로 정하는 노선 여객자동차운송사업자"란 시내버스운송사업의 면허를 받은 자, 농어촌버스운송사업의 면허를 받은 자, 마을버스운송사업의 등록을 한 자 및 시외버스운송사업의 면허를 받은 자를 말한다.

[별표 2] <개정 2012.6.29>

사업용 자동차의 차령과 그 연장요건(제40조제1항 관련)

차종	사업의 구분		차령
승용자동차	여객 자동차 운송사업용	개인택시(경형·소형)	5년
		개인택시(배기량 2,400cc 미만)	7년
		개인택시(배기량 2,400cc 이상)	9년
		일반택시(경형·소형)	3년 6개월
		일반택시(배기량 2,400cc 미만)	4년
		일반택시(배기량 2,400cc 이상)	6년
	자동차대여사업용	경형·소형·중형	5년
		대형	8년
	특수여객자동차운송사업용	경형·소형·중형	6년
		대형	10년
승합자동차	특수여객자동차운송사업용		10년 6개월
	그 밖의 사업용		9년

(7) 요금규제 없음

- 렌터카 요금은 1969년 자동차운수사업법상 관할관청의 인가를 받아야 했으나, 1986년 법 개정으로 요금 신고제로 바뀌었으며, 1997년에 자율화되어 현재는 렌터카서비스에 대한 요금규제가 없음

(8) 대여기간의 제한 없음(장기, 단기 모두 가능)

- 렌터카는 최소 1일부터 차령제한의 기준연수인 최대 5년(2년 연장 가능)까지 대여가 가능하므로 그 한도범위 내에서는 대여기간의 제한이 없으며, 다만 12개월(1년) 이상의 대여는 장기렌터카로 분류됨

※ 렌터카 거래의 실무에서는 최대 54개월(4년 6개월)까지 렌터카를 대여해 주고 있는데, 그 이유는 이용자의 반납기한을 고려한 것임

(9) “하, 허, 호” 의 자동차번호판 표식

- 1981년부터 렌터카는 자동차번호판 표식으로 “허” 자를 사용하였는데, 이는 일반승용차가 아닌 대여차량임을 표시하기 위한 것임

※ 이러한 자동차번호판 표식은 렌터카 사용자가 자동차를 반납하지 않은 경우 차량추적 및 관리를 용이하게 하기 위한 것임

- 「자동차 등록번호판 등의 기준에 관한 고시」가 2013년 1월 21일에 개정됨에 따라 자동차 대여사업용 자동차의 등록번호판에는 기존의 ‘허’ 외에 ‘하’와 ‘호’가 추가됨

- 자동차리스 이용자가 최종적으로 부담하는 금액이 장기렌터카를 이용하는 경우보다 더 큼에도 불구하고 자동차리스를 이용하는 사람들은 이러한 번호판 표식에 대한 거부감을 가지고 있기 때문

※ 일본 렌터카의 경우 일반차량과 구분되는 ‘わ’(와)자 번호판을 사용하고 있으나, 그외 나라에서는 이러한 번호판 표식을 사용하고 있지 않음

자동차 등록번호판 등의 기준에 관한 고시(국토해양부 고시 제 2013 - 30 호)

제5조 (차종 및 용도구분 등의 기호)(1)등록번호판의 차종 및 용도별 분류기호를 다음과 같이 한다.

구 분		분 류	기 호
차종별		승용자동차	01-69
		승합자동차	70-79
		화물자동차	80-97
		특수자동차	98,99
용도별	비사업용 (SOFA 자동차 포함)	자가용 (관용포함)	가,나,다,라,마,거,너,더, 리,머,버,서,어,저,고,노, 도,로,모,보,소,오,조,구, 누,두,루,무,부,수,우,주
	자동차운수 사업용	일반용	바, 사, 아, 자, 배
		대여사업용	허, 하, 호
	외교용	외교관용	외교
		영사용	영사
		준외교관용	준외
		준영사용	준영
		국제기구용	국기
		기타외교용	협정, 대표

(10) 보험가입의무 및 보험료

- ☐ 렌터카회사는 자동차손해배상 보장법 제5조 제3항 제2호에 따라 책임, 대인, 대물 및 자손 보험을 의무적으로 가입해야 함

자동차손해배상 보장법 제5조(보험 등의 가입 의무) ① 자동차보유자는 자동차의 운행으로 다른 사람이 사망하거나 부상한 경우에 피해자(피해자가 사망한 경우에는 손해배상을 받을 권리를 가진 자를 말한다. 이하 같다)에게 대통령령으로 정하는 금액을 지급할 책임을 지는 책임보험이나 책임공제(이하 "책임보험등"이라 한다)에 가입하여야 한다.

② 자동차보유자는 책임보험등에 가입하는 것 외에 자동차의 운행으로 다른 사람의 재물이 멸실되거나 훼손된 경우에 피해자에게 대통령령으로 정하는 금액을 지

급할 책임을 지는 「보험업법」에 따른 보험이나 「여객자동차 운수사업법」, 「화물자동차 운수사업법」 및 「건설기계관리법」에 따른 공제에 가입하여야 한다.

③ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 책임보험 등에 가입하는 것 외에 자동차 운행으로 인하여 다른 사람이 사망하거나 부상을 경우에 피해자에게 책임보험 등의 배상책임한도를 초과하여 대통령령으로 정하는 금액을 지급할 책임을 지는 「보험업법」에 따른 보험이나 「여객자동차 운수사업법」, 「화물자동차 운수사업법」 및 「건설기계관리법」에 따른 공제에 가입하여야 한다.

1. 「여객자동차 운수사업법」 제4조제1항에 따라 면허를 받거나 등록한 여객자동차 운송사업자
2. 「여객자동차 운수사업법」 제28조제1항에 따라 등록한 자동차 대여사업자
3. 「화물자동차 운수사업법」 제3조 및 제29조에 따라 허가를 받은 화물자동차 운송사업자 및 화물자동차 운송가맹사업자
4. 「건설기계관리법」 제21조제1항에 따라 등록한 건설기계 대여업자

④ 제1항 및 제2항은 대통령령으로 정하는 자동차와 도로(「도로교통법」 제2조제1호에 따른 도로를 말한다. 이하 같다)가 아닌 장소에서만 운행하는 자동차에 대하여는 적용하지 아니한다.

⑤ 제1항의 책임보험등과 제2항 및 제3항의 보험 또는 공제에는 각 자동차별로 가입하여야 한다.

□ 고객기준이 아닌 업체기준의 보험요율이 적용되고 보험료는 렌터카 요금에 포함되어 있으므로 고객에는 별도의 보험료가 부과되지 않음

○ 규모가 큰 렌터카 사업자일수록 보험회사로부터 저렴한 보험혜택을 받으므로 유리함

- 고객에 의하여 큰 사고가 발생할 경우 렌터카 사업자의 보험요율 할증이 이루어지므로 렌터카 사업자의 비용부담이 증가하게 되고, 영세업체의 경우 이로 인해 운영의 어려움을 겪는 문제가 발생하여 폐업을 하고 다시 회사를 설립하는 경우도 있음

(11) 세금혜택

가. 개별소비세의 조건부 면세

□ 개별소비세는 특정한 물품, 특정한 장소에의 입장행위, 특정한 장소에서의 유흥음식행위 및 특정한 장소에서의 영업행위에 대하여 부과하는 것으로,

자동차를 구입하는 경우에도 개별소비세가 부과되며, 개별소비세법 제1조 제2항 제3호에 따르면 자동차에 대한 개별소비세는 5%임

- 개별소비세법 제18조 제1항 제3호 라목에서는 「여객자동차 운수사업법」 제2조 제4호에 따른 자동차대여사업 즉 렌터카에 사용되는 승용차에 대해서 개별소비세를 면제한다고 규정하고 있음

※ 이는 버스와 택시 등의 여객자동차운송사업과 같이 대중교통수단의 하나로 이용되고 있는 렌터카차량을 영업용으로 취급하기 때문

- 다만, 구입일로부터 3년 이내에 동일인 또는 동일법인에 대여한 기간의 합이 6개월을 초과하는 승용차에 대해서는 개별소비세 면제혜택을 제외하고 있음(개별소비세법 제18조 제1항 제3호 라목 단서)

- 이러한 차량은 승용차 소유와 유사한 기능을 하게 되므로, 버스나 택시와 같이 대중교통수단으로 이용되는 렌터카의 본질적 특성을 상실하였다고 볼 수 있기 때문임

※ 승용차를 소유하는 대신 렌터카를 이용함으로써 편법적 조세회피를 하는 것을 억제하기 위해 개별소비세 면세요건을 강화한 것임

- 과거에는 면세요건이 '5년 이내, 1년 초과' 기준이었으므로 다소 낮았지만 2014년 1월 1일 개별소비세법 개정으로 '3년 이내, 6개월 초과' 기준이 되어 면세요건이 강화됨

개별소비세법 제1조(과세대상과 세율) ① 개별소비세는 특정한 물품, 특정한 장소 입장행위(入場行爲), 특정한 장소에서의 유흥음식행위(遊興飲食行爲) 및 특정한 장소에서의 영업행위에 대하여 부과한다. <개정 2010.1.1.>

② 개별소비세를 부과할 물품(이하 "과세물품"이라 한다)과 그 세율은 다음과 같다.

3. 다음 각 목의 자동차에 대해서는 그 물품가격에 해당 세율을 적용한다.

가. 배기량이 2천cc를 초과하는 승용자동차와 캠핑용자동차: 100분의 5

나. 배기량이 2천cc 이하인 승용자동차(배기량이 1천cc 이하인 것으로서 대통령령으로 정하는 규격의 것은 제외한다)와 이륜자동차: 100분의 5

다. 전기승용자동차(「자동차관리법」 제3조제2항에 따른 세부기준을 고려하여 대

통령령으로 정하는 규격의 것은 제외한다): 100분의 5

제18조(조건부면세) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 물품에 대해서는 대통령령으로 정하는 바에 따라 개별소비세를 면제한다. 다만, 제3호 가목의 물품에 대한 개별소비세(장애인을 위한 특수장비 설치비용을 과세표준에서 제외하고 산출한 금액을 말한다)는 500만원을 한도로 하여 면제한다. <개정 2011.3.9., 2011.6.7., 2011.12.31., 2013.1.23., 2014.1.1.>

3. 승용자동차로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것

다. 「여객자동차 운수사업법」에 따른 여객자동차운송사업에 사용하는 것

라. 「여객자동차 운수사업법」 제2조제4호에 따른 자동차대여사업에 사용되는 것. 다만, 구입일부터 3년 이내에 동일인 또는 동일 법인에 대여한 기간의 합이 6개월을 초과하는 것은 제외한다.

나. 저렴한 취득등록세

□ 지방세법 제12조 제2호 나목에 따르면, 영업용 자동차는 판매가의 4%를 취득등록세로 납부해야 함

※ 렌터카는 본래 여객자동차 운수사업법상 버스나 택시 등 다른 대중교통 수단과 마찬가지로 기능을 하는 것이므로, 영업용 차량에 적용되는 저렴한 취득등록세가 적용되는 것임

□ 렌터카를 이용하는 소비자는 자동차를 렌터카회사로부터 빌려 쓰는 것이지 구매하는 것이 아니므로, 취득등록세를 납부하지 않음

○ 취득등록세의 납부주체는 자동차의 구매자인 렌터카사업자이며, 이와 같이 저렴한 취득등록세는 저렴한 렌터카요금을 가능토록 함

※ 이에 비해 자동차리스의 경우 리스이용자가 취득등록세를 납부해야 하며, 자동차리스에 이용되는 자동차는 영업용 자동차가 아닌 일반승용차(비영업용 승용자동차)로 취급되므로 판매가의 7%를 취득등록세로 납부해야 함

지방세법 제12조(부동산 외 취득의 세율) ① 다음 각 호에 해당하는 부동산등에 대한 취득세는 제10조의 과세표준에 다음 각 호의 표준세율을 적용하여 계산한 금액을 그 세액으로 한다. <개정 2010.12.27., 2014.1.1.>

1. 선박
(생략)

2. 차량

가. 비영업용 승용자동차: 1천분의 70. 다만, 경자동차의 경우에는 1천분의 40으로 한다.

나. 그 밖의 자동차

1) 비영업용: 1천분의 50. 다만, 경자동차의 경우에는 1천분의 40으로 한다.

2) 영업용: 1천분의 40

3) 「자동차관리법」에 따른 이륜자동차로서 대통령령으로 정하는 자동차: 1천분의 20

다. 가목 및 나목 외의 차량: 1천분의 20

지방세법 시행령 제23조(비영업용 승용자동차 등의 범위) ① 법 제12조제1항제2호가목에 따른 비영업용 승용자동차는 제122조제1항에 따른 비영업용으로서 제123조제1호 및 제2호에 해당하는 승용자동차로 한다.

제122조(영업용과 비영업용의 구분 및 차령 계산) ① 법 제127조에서 "영업용"이란 「여객자동차 운수사업법」 또는 「화물자동차 운수사업법」에 따라 면허(등록을 포함한다)를 받거나 「건설기계관리법」에 따라 건설기계대여업의 등록을 하고 일반의 수요에 제공하는 것을 말하고, "비영업용"이란 개인 또는 법인이 영업용 외의 용도에 제공하거나 국가 또는 지방공공단체가 공용으로 제공하는 것을 말한다.

다. 저렴한 자동차세

□ 렌터카로 사용되는 자동차는 영업용으로 분류되기 때문에, 지방세법 제127조 제1항 제1호에 따르면, 자동차세의 경우에도 렌터카에는 영업용에 적용되는 저렴한 세액이 적용됨

○ 렌터카에 적용되는 영업용 승용자동차의 경우, 1,000cc 이하 및 1,600cc 이하의 자동차는 cc당 18원의 자동차세를, 2,000cc 이하 및 2,500cc 이하의 자동차는 cc당 19원의 자동차세를, 2,500cc 초과와 자동차는 cc당 24원의 자동차세를 부담함

※ 이에 비해, 자동차리스에 적용되는 비영업용 승용자동차의 경우, 1,000cc 이하는 cc당 80원의 자동차세를, 1,600cc 이하는 cc당 140원의 자동차세를, 1,600cc 초과와 경우 cc당 200원의 자동차세를 부담함

□ 렌터카를 이용하는 소비자는 자동차의 소유자가 아니므로 자동차세의 납부

주체가 아님

- 자동차세의 납부주체는 자동차의 구매자인 렌터카사업자이며, 이와 같이 저렴한 자동차세는 저렴한 렌터카요금을 가능토록 함

지방세법 제127조(과세표준과 세율) ① 자동차세의 표준세율은 다음 각 호의 구분에 따른다. <개정 2011.12.2.>

1. 승용자동차

다음 표의 구분에 따라 배기량에 시시당 세액을 곱하여 산정한 세액을 자동차 1대당 연세액(年稅額)으로 한다.

영업용		비영업용	
배기량	시시당 세액	배기량	시시당 세액
1,000cc 이하	18원	1,000cc 이하	80원
1,600cc 이하	18원	1,600cc 이하	140원
2,000cc 이하	19원	1,600cc 초과	200원
2,500cc 이하	19원		
2,500cc 초과	24원		

지방세법 시행령 제122조(영업용과 비영업용의 구분 및 차령 계산) ① 법 제127조에 서 "영업용"이란 「여객자동차 운수사업법」 또는 「화물자동차 운수사업법」에 따라 면허(등록을 포함한다)를 받거나 「건설기계관리법」에 따라 건설기계대여업의 등록을 하고 일반의 수요에 제공하는 것을 말하고, "비영업용"이란 개인 또는 법인이 영업용 외의 용도에 제공하거나 국가 또는 지방공공단체가 공용으로 제공하는 것을 말한다.

제2절 자동차리스 관련 제도현황

1. 자동차리스 개요

(1) 자동차리스의 개념과 특징

- 리스(lease)란 특정물건의 사용권을 일정기간 동안 리스사업자가 이용자에게 이전하고 이용자는 그 대가로 사용료를 리스사업자에게 정기적으로 분할지급하기로 하는 계약의 한 형태임
 - 자동차리스란 이용자가 원하는 자동차를 자동차리스사업자가 대신 구입하여 일정한 기간 동안 이용자에게 사용할 권리를 제공하고 그 대가로서 이용자가 자동차리스사업자에게 매월 리스료를 지급하는 계약을 의미함
 - 자동차리스 서비스와 렌터카 서비스는 일정기간 사용료를 내고 자동차를 빌려 쓴다는 점에서는 차이가 없으므로, 이용자입장에서 유사한 서비스임
- 자동차리스는 기능에 따라 금융리스와 운용리스로 구분되며, 운용리스는 유지관리주체에 따라 일반 운용리스와 메인テナンス 리스로 구분해 볼 수 있음
 - 금융리스는 금융서비스라는 리스 본연의 임무에 충실한 금융상품으로서 리스대상 물건의 소유권이 불완전하지만 고객에게 이전됨
 - 대외적으로는 고객에게 소유권이 있지만 리스료를 납부하지 않으면 다시 소유권이 리스사업자에게 환속되는 “소유권유보부 매매”의 성격을 띠
 - 렌터카와 유사한 서비스를 제공하는 것은 운용리스로서, 금융서비스의 성격을 강하게 띠는 금융리스보다는 좀 더 임대업에 가까운 성격을 가짐
 - 운용리스는 일반 운용리스와 메인テナンス리스로 구분되며, 우리나라의 경우 자동차리스를 이용하는 대략 90%이상의 고객이 일반 운용리스를 사용하고, 메인テナンス리스 고객은 10% 내외임

<표 2-2> 자동차리스 서비스종류 구분

구분	분류	내용
리스기능 (소유권 이전 형태에 따른 리스의 구분)	금융리스	<ul style="list-style-type: none"> - 소유권이 고객(소유권유보부 매매)에 있고, 리스이용자가 소유에 따른 위험과 효능을 얻음 - 리스기간 만료 후 소유권을 리스이용자에게 이전하기로 하거나 염가 매수 선택권 부여
	운용리스	<ul style="list-style-type: none"> - 리스회사가 소유권을 가지고 있고, 이용자는 자동차에 대한 이용권만을 가지므로, 이용자는 자동차 등록 및 유지에 소요되는 차량가격, 취득세, 등록세 등을 부담하지 않음 - 리스차량의 구입·유지비용에 대한 비용처리가 가능하므로, 법인세 또는 소득세 감면 등 절세효과가 있음
유지관리주체 (운용리스의 구분)	일반 운용리스	<ul style="list-style-type: none"> - 리스이용자가 차량을 직접 유지, 관리하는 일반적인 운용리스 - 리스비용의 필요경비처리가 가능하다는 리스서비스의 세제상 이점만을 이용하고자 하는 것 - 주로 일반법인, 개인사업자, 의사, 변호사 등 전문직 종사자들이 사용
	메인テナンス리스	<ul style="list-style-type: none"> - 수선·유지·관리 서비스가 포함된 운용리스의 특수한 형태 - 다소 높은 요금을 부담하고도 수선·유지·관리 서비스를 받고자 하는 대형법인이나 전문직 여성고객들이 주로 사용 - 리스회사가 수선, 유지, 관리 서비스를 제공함에 따라 부가가치세 발생

자료 : 장민선, “렌터카와 자동차리스의 법제 비교”, 『자동차대여업 시장분석 - 제1차 워크숍 자료집』, 한국법제연구원, 2014.8.22. 자료의 일부 수정 및 보완

- 금융리스, 운용리스, 메인テナンス리스의 세부내용을 비교하여 살펴보면 다음과 같은 차이가 있음

<표 2-3> 금융리스, 운용리스, 메인テナンス리스 비교

구분		금융리스	운용리스	메인テナンス리스
상품 개요		대출	대여	대여+정비
차량 명의		리스회사/이용자	리스회사	리스회사
리스 기간		18-60개월	24-42개월	24-42개월
리스 종료시		매입/재리스	반납/매입/재리스	반납/매입/재리스
중도해약		불가	가능	가능
리스료	차량대금	포함	포함	포함
	등록비용	이용자부담	포함	포함
	보험료	이용자부담	이용자부담	이용자부담
	자동차세	이용자부담	이용자부담	이용자부담
	정비관리	이용자부담	이용자부담	포함
	부가가치세	면세	면세	과세 (차량정비 서비스 제공으로 부가가치 발생)
소득세, 법인세 감면 - 경비 인정범위		리스료 중 이자부분	리스료 전액	리스료 전액

자료 : 모창환, 「자동차대여사업의 발전방안 연구」, 한국교통연구원, 2006. p.35의 표를 수정하여 인용

(2) 금융업에서 시작한 자동차리스(시설대여업)

□ 리스업은 여신전문금융업법에서 ‘시설대여업’으로 규정되고 있음

- 리스 즉 ‘시설대여’의 개념을 정의하고 있는 여신전문금융업법 제2조 제10호에서는, “특정물건을 새로이 취득하거나 대여 받아 거래상대방에게 일정기간 이상 사용하게 하고 그 기간에 걸쳐 일정대가를 정기적으로 분

할하여 지급받으며, 그 기간 종료 후 물건의 처분에 대하여는 당사자 간의 약정으로 정하는 방식의 금융”이라고 정의하고 있음(여신전문금융업법 제2조(정의) 제10호)

- 여신전문금융업법 시행령 제2조 제4항에서는 리스의 기간을 1년 이상으로 정하고 있음
- 리스대상 물건의 범위를 정하고 있는 여신전문금융업법 시행령(시설대여의 범위 등) 제2조에서는 리스의 대상 중 하나로 자동차를 포함시키고 있음

<표 2-4> 리스대상 물건의 종류

여신전문금융업법 시행령 제2조 제1항	시설, 설비, 기계 및 기구(제1호),
	건설기계, 차량, 선박 및 항공기(제2호)
	제1호 및 제2호의 물건에 직접 관련되는 부동산 및 재산권(제3호)
	중소제조업체로부터 취득한 해당 중소기업체의 업무용 부동산(제4호)
	그 밖에 국민의 금융편의 등을 위하여 총리령으로 정하는 물건(제5호)

- 자동차리스를 포함한 리스업(시설대여업)은 본질적으로 금융업의 성격을 바탕에 깔고 있으므로, 금융위원회 및 금융감독원의 감독을 받고 있음
- 여신전문금융업법 제2조 제1호는 시설대여업을 신용카드업, 할부금융업, 신기술금융사업금융 등과 함께 여신전문금융업으로 규정하고 있으므로 시설대여업은 금융업의 성격을 갖는다고 볼 수 있음

2. 자동차리스 관련 규제변천사

- 1973년 시설대여산업육성법이 제정된 이후 현행 여신전문금융업법에서 시설대여업과 관련된 내용에 대해서 규정을 하고 있으며 여신전문금융업법상 규제의 변천을 살펴보면 다음 표와 같음

○ 자동차리스는 법 규정상 금융상품으로 취급되지만 여신전문금융업 감독규정 제7조의2에 '리스대상물건에 대한 렌탈업' 을 허용함으로써 시설대여 사업자가 렌탈업을 겸업할 수 있도록 허용하고 있음

※ 여신전문금융업 감독규정은 여신전문금융업법에서 위임을 받은 금융위원회 고시로서, 법 제46조 제1항 제7호는 여신전문금융회사가 할 수 있는 업무 중 하나로 “소유하고 있는 인력·자산 또는 설비를 활용하는 업무로서 금융위원회가 정하는 업무” 를 규정하고 있음

<표 2-5> 자동차리스(시설대여업) 규제관련 변천사

연도	법	내용
1973.12.31	시설대여산업육성법 제정	
1974.4.13	시설대여산업육성법 시행령 제정	건설용 및 운송용 중기·항공기·차량·선박 및 컨테이너용기에 대한 시설대여 허용
1991.12.27	시설대여사업법으로 변경	유지관리조건부 시설대여 제도의 근거 마련
1997.8.28	여신전문금융업법으로 변경	신용카드업법과 시설대여사업법 통합
1994.4.24	여신전문금융업법 시행령 개정	시설대여사업자에 대한 ‘반환조건부리스금지’ 조항을 폐지
2005.1.27	여신전문금융업법 개정	여신전문금융업법 제46조(업무)제1항제7호를 신설하여 “소유하고 있는 인력·자산 또는 설비를 활용하는 업무로서 금융위원회가 정하는 업무” 를 규정하여 시행규칙을 통한 대여업 진출 가능성 허용
2005.6.1	여신전문금융업 감독규정 개성	금융업자의 부대사업으로 대여사업(렌탈업) 진출 허용

자료: 조영석·박수규 편저(2014)의 글을 표로 재구성

3. 자동차리스 규제현황

(1) 시설대여업 등록제

□ 여신전문금융업법 제3조에서는 시설대여업을 하려는 자로 하여금 업종별로 금융위원회에 등록하도록 규정하고 있음

- 등록을 할 수 있는 자는 여신전문금융회사이거나 여신전문금융회사가 되려는 자로 제한하고 있음
- 등록을 하여 여신전문금융회사가 될 수 있는 것은 주식회사로서, 자본금 제한이 있음
 - 2개 이하의 여신전문금융업을 하려는 경우: 200억원 이상
 - 3개 이상의 여신전문금융업을 하려는 경우: 400억원 이상

여신전문금융업법 제3조(영업의 허가·등록) ① 신용카드업을 하려는 자는 금융위원회의 허가를 받아야 한다. 다만, 제3항제2호에 해당하는 자는 금융위원회에 등록하면 신용카드업을 할 수 있다.

② 시설대여업·할부금융업 또는 신기술사업금융업을 하고 있거나 하려는 자로서 이 법을 적용받으려는 자는 업별(業別)로 금융위원회에 등록하여야 한다.

③ 제1항이나 제2항에 따라 허가를 받거나 등록을 할 수 있는 자는 여신전문금융회사이거나 여신전문금융회사가 되려는 자로 제한한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 그러하지 아니하다.

1. 다른 법률에 따라 설립되거나 금융위원회의 인가(認可) 또는 허가를 받은 금융기관으로서 대통령령으로 정하는 자
2. 경영하고 있는 사업의 성격상 신용카드업을 겸하여 경영하는 것이 바람직하다고 인정되는 자로서 대통령령으로 정하는 자

④ 금융위원회는 제1항에 따른 허가에 조건을 붙일 수 있다.

[전문개정 2009.2.6]

제4조(허가·등록의 신청) 제3조제1항 또는 제2항에 따라 허가를 받거나 등록을 하려는 자는 다음 각 호의 사항을 적은 허가신청서나 등록신청서에 대통령령으로 정하는 서류를 첨부하여 금융위원회에 제출하여야 한다.

1. 상호(商號) 및 주된 사무소의 소재지
2. 자본금 및 출자자(총리령으로 정하는 소액출자자는 제외한다)의 성명 또는 명칭과 그 지분율(持分率)
3. 임원의 성명
4. 경영하려는 여신전문금융업

5. 여신전문금융회사가 되려는 자는 그 취지
6. 겸영여신업자가 되려는 자는 경영하고 있는 사업의 내용

제5조(자본금) ① 여신전문금융업의 허가를 받거나 등록을 하여 여신전문금융회사가 될 수 있는 자는 주식회사로서 자본금이 다음 각 호의 어느 하나에 따른 금액 이상인 자로 제한한다.

1. 2개 이하의 여신전문금융업을 하려는 경우: 200억원
2. 3개 이상의 여신전문금융업을 하려는 경우: 400억원

② 제3조제3항제2호에 따른 겸영여신업자로서 신용카드업의 등록을 할 수 있는 자는 주식회사로서 자본금과 자기자본이 20억원 이상인 자로 제한한다.

제7조(허가·등록의 실시) ① 금융위원회는 제4조에 따른 허가신청서를 제출받은 날부터 3개월 안에 허가 여부를 결정하여 신청인에게 통보하여야 한다.

② 금융위원회는 제4조에 따른 등록신청서를 제출한 자가 제5조와 제6조의 요건에 맞는 경우에는 지체 없이 등록을 하고 그 사실을 신청인에게 통보하여야 한다.

③ 금융위원회는 제4조에 따라 제출받은 서류에 잘못되거나 부족한 부분이 있으면 서류를 제출받은 날부터 10일 안에 보완을 요청할 수 있다. 이 경우 보완에 걸린 기간은 제1항에 따른 기간에 넣어 계산하지 아니한다.

(2) 서비스제공 최저기간 제한

- 자동차리스에 대해서는 여신전문금융업법 제2조 제10호 및 동법 시행령 제2조 제4항에 따라 1년 이상의 리스만 가능하므로, 1년 미만의 단기 리스가 불가능하다는 제한이 있음
 - 시설대여(리스)의 범위와 기간을 정하고 있는 여신전문금융업법 제2조 제10호 및 동법 시행령 제2조 제4항에서는 리스의 기간을 “「법인세법 시행령」 제28조·제29조 및 제29조의2에 따른 내용연수의 100분의 20에 해당하는 기간”으로 정하고 있는데, 리스대상 물건의 내용연수는 5년이므로, 이의 100분의 20에 해당하는 기간은 1년임
 - 리스기간과 관련하여 업종별 내용연수를 정하고 있는 「법인세법 시행령」 제28조 및 동법 시행규칙 제15조 제3항 관련 [별표 6] 「업종

별자산의 기준내용연수 및 내용연수 범위표」에 따르면, 금융 및 보험업의 경우 내용연수는 5년이므로, 본질적으로 금융업의 성격을 띠고 있는 리스의 경우 리스대상 물건의 내용연수는 5년이 됨

<표 2-6> 자동차리스 서비스제공 최저기간 제한 단축 현황

구 분	시설대여업법 시행령 ('97.12.31까지)	여신전문금융업법 시행령 제정 ('98.1.1)	시행령 개정 ('01.6.30)	시행령 개정 ('04.4.19)
내용연수 (리스기간)	100분의 70 이상 (3.5년 이상)	100분의 50이상 (2.5년 이상)	100분의 30이상 (1.5년 이상)	100분의 20이상 (1년 이상)

자료: 모창환, “렌터카와 리스업의 최근이슈 및 보험제도”, 「자동차대여업 시장분석 - 제1차 워크숍 자료집」, 한국법제연구원, 2014.8.22.

- 여신전문금융업법상 리스 관련 기간제한 규정의 개정으로 지속적인 리스 기간제한의 단축이 이루어짐(3년6월(1999)→2년6월(2001)→1년6월(2003)→1년(2004))

※ 이에 반해, 여객자동차 운수사업법의 적용을 받는 렌터카는 기간의 제한 없이 서비스 제공이 가능

여신전문금융업법 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

10. "시설대여"란 대통령령으로 정하는 물건(이하 "특정물건"이라 한다)을 새로 취득하거나 대여받아 거래상대방에게 대통령령으로 정하는 일정 기간 이상 사용하게 하고, 그 사용 기간 동안 일정한 대가를 정기적으로 나누어 지급받으며, 그 사용 기간이 끝난 후의 물건의 처분에 관하여는 당사자 간의 약정(約定)으로 정하는 방식의 금융을 말한다.

시행령 제2조(시설대여의 범위등) ④ 법 제2조제10호에서 "대통령령으로 정하는 일정 기간"이란 「법인세법 시행령」 제28조·제29조 및 제29조의2에 따른 내용연수의 100분의 20에 해당하는 기간을 말한다. <개정 2009.8.5>

(3) 단기렌터카의 겸업 금지

- 자동차리스 사업자는 여신전문금융업법 제46조 제1항 제7호 및 이에 따른 「여신전문금융업 감독규정」 제7조의2 제9호에 따라 1년 미만의 단기렌터카를 겸업할 수 없음
- 금융위원회 고시인 「여신전문금융업 감독규정」 제7조의2(금융위원회가 정하는 업무) 제9호에서는 “리스대상 물건에 대한 렌탈업”과 관련하여 “기준내용연수의 100분의 20에 미달하는 기간 동안의 단기대여는 대여중인 물건이 정비, 수선 등의 사유로 사용이 곤란한 경우에 한한다”고 규정함
- 이에 따르면, 원칙적으로 리스사업자가 리스대상 물건에 대해서는 단기렌탈업무를 하지 못하도록 금지하고 있는데, 그 기준이 되는 기간은 기준내용연수의 100분의 20, 즉 1년임
- ※ 이와 같이 리스사업자로 하여금 단기렌탈업무를 하지 못하도록 금지하고 있는 이유는 단기렌탈업무에 종사하고 있는 영세사업자들을 보호하기 위한 것임

여신전문금융업법 제46조(업무) ① 여신전문금융회사가 할 수 있는 업무는 다음 각 호의 업무로 제한한다.

1. 제3조에 따라 허가를 받거나 등록을 한 여신전문금융업(시설대여업의 등록을 한 경우에는 연불판매업무를 포함한다)
 2. 기업이 물품과 용역을 제공함으로써 취득한 매출채권(어음을 포함한다)의 양수·관리·회수(回收)업무
 3. 대출(어음할인을 포함한다. 이하 이 조에서 같다)업무
 4. 제13조제1항제2호 및 제3호에 따른 신용카드업자의 부대업무(신용카드업의 허가를 받은 경우만 해당한다)
 5. 그 밖에 제1호부터 제4호까지의 규정과 관련된 업무로서 대통령령으로 정하는 업무
 6. 제1호부터 제4호까지의 규정에 따른 업무와 관련된 신용조사 및 그에 따르는 업무
 7. 소유하고 있는 인력·자산 또는 설비를 활용하는 업무로서 금융위원회가 정하는 업무
- ② 제1항제3호에 따른 대출업무는 대통령령으로 정하는 기준에 따라 하여야 한다.
[전문개정 2009.2.6]

여신전문금융업 감독규정 [시행 2013.9.23.] [금융위원회고시 제2013-27호, 2013.9.23., 일부개정]

제7조의2(금융위원회가 정하는 업무) 법 제46조제1항제7호의 규정에 의하여 금융위원회가 정하는 업무는 다음 각호의 업무로 한다.

9. 리스대상 물건에 대한 렌탈업. 다만, 물건별 렌탈자산의 분기중 평균잔액(미상각잔액)은 해당 리스자산의 분기중 평균잔액(금융리스채권잔액과 운용리스자산의 미상각잔액의 합계액)을 초과하지 못하며, 기준내용연수의 100분의 20에 미달하는 기간 동안의 단기 대여는 대여종인 물건이 정비, 수선 등의 사유로 사용이 곤란한 경우에 한한다.

(4) 자동차 등의 손해배상책임

- 자동차리스 이용자가 운행 중 위법행위로 다른 사람에게 손해를 입힌 경우에는 이용자가 손해배상 책임을 짐
- 대여시설 이용자가 운전 중 인적사고를 일으켜 제3자에게 사상 등 손해를 가한 경우 자동차손해배상보장법 제3조의 적용을 배제하여 리스차량 사고로 인한 시설대여업자의 배상책임을 면제시키는 의미

여신전문금융업법 제35조(자동차 등의 손해배상책임) 대여시설이용자가 이 법에 따라 건설기계나 차량의 시설대여등을 받아 운행하면서 위법행위로 다른 사람에게 손해를 입힌 경우에는 「자동차손해배상 보장법」 제3조를 적용할 때 시설대여업자를 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자로 보지 아니한다.

자동차손해배상 보장법

[시행 2014.2.7.] [법률 제12021호, 2013.8.6., 일부개정]

제3조(자동차손해배상책임) 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자는 그 운행으로 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 경우에는 그 손해를 배상할 책임을 진다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 그러하지 아니하다.

1. 승객이 아닌 자가 사망하거나 부상을 당한 경우에 자기와 운전자가 자동차의 운행에 주의를 기울이지 아니하였고, 피해자 또는 자기 및 운전자 외의 제3자에게 고의 또는 과실이 있으며, 자동차의 구조상의 결함이나 기능상의 장애가 없었다는 것을 증명한 경우
2. 승객이 고의나 자살행위로 사망하거나 부상을 당한 경우

(5) 보험료와 자동차세

□ 자동차리스의 경우 이용자는 자신의 보험요율에 따라 개별적으로 서로 다른 보험료가 부과되고 이는 리스요금에 포함되어 있지 않음

※ 이는 사업자요율에 따라 보험료가 부과되고 이러한 보험료는 렌터카요금에 포함되어 이용자는 별도로 보험료를 부담하지 않는 렌터카 서비스와는 차이가 있음

□ 자동차세의 경우도 자동차리스 이용자는 리스요금과는 별도로 자동차세를 부담하게 됨

※ 렌터카의 경우는 자동차세가 렌터카요금에 포함되어 이용자는 별도의 자동차세를 납부하지 않음

(6) 부가가치세 면제

□ 여신전문금융업의 일종인 시설대여업도 부가가치세법 제26조 및 동법 시행령 제40조에 따라 부가가치세 면제의 대상이 됨

※ 여객자동차 운수사업법의 적용을 받는 자동차대여사업은 부가가치세 면제 대상에서 제외

○ 다만, 부가가치세 시행규칙 제28조에서는 부가가치세 면제 대상에서 제외되는 대여용역에 시설대여업자가 「자동차관리법」 제3조에 따른 자동차를 대여하고 정비용역을 함께 제공하는 경우는 포함된다고 규정

- 수선 및 유지관리 서비스를 제공하는 '메인테넌스 리스' 는 부가가치세가 부과되는 것으로 해석됨

부가가치세법 제26조(재화 또는 용역의 공급에 대한 면세) ① 다음 각 호의 재화 또는 용역의 공급에 대하여는 부가가치세를 면제한다.

11. 금융·보험 용역으로서 대통령령으로 정하는 것

시행령 제40조(면세하는 금융·보험 용역의 범위) ① 법 제26조제1항제11호에 따른 금융·보험 용역은 다음 각 호의 사업에 해당하는 역무로 한다. <개정 2014.2.21>

9. 「여신전문금융업법」에 따른 여신전문금융업(여신전문금융업을 공동으로 수행하는 사업자 간에 상대방 사업자의 여신전문금융업무를 위임받아 수행하는 경우를 포함한다)

(중략)

- ④ 제1항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 용역은 법 제26조제1항제11호에 따른 금융·보험 용역으로 보지 아니한다.

1. 복권, 입장권, 상품권, 지급형주화 또는 금지금에 관한 대행용역. 다만, 수익증권 등 금융업자의 금융상품 판매대행용역, 유가증권의 명의개서 대행용역, 수납·지급 대행용역 및 국가·지방자치단체의 금고대행용역은 제외한다.
2. 기업합병 또는 기업매수의 중개·주선·대리, 신용정보서비스 및 은행업에 관련된 전산시스템과 소프트웨어의 판매·대여 용역
3. 부동산 대여용역
4. 제1호와 제2호에 따른 용역과 유사한 용역
5. 그 밖에 기획재정부령으로 정하는 용역

시행규칙 제28조(금융·보험 용역에서 제외되어 면세하지 아니하는 그 밖의 용역의 범위) 영 제40조제4항제5호에서 "기획재정부령으로 정하는 용역"이란 「소득세법 시행령」 제62조 또는 「법인세법 시행령」 제24조에 따른 감가상각자산(이하 "감가상각자산"이라 한다)의 대여용역(「여신전문금융업법」에 따른 시설대여업자가 제공하는 시설대여용역은 제외하되, 그 시설대여업자가 「자동차관리법」 제3조에 따른 자동차를 대여하고 정비용역을 함께 제공하는 경우는 포함한다)을 말한다.

제3절 렌터카와 자동차리스 관련 제도 비교

- 자동차리스는 여신전문금융업법 시행령 제2조 제4항에 따라 1년 이상의 서비스 제공만 가능하므로, 자동차리스 서비스와 비교될 수 있는 것은 렌터카 서비스 중 장기렌터카 서비스임
 - 자동차리스 서비스와 장기렌터카 서비스는 일정기간 사용료를 내고 자동차를 빌려 쓴다는 점에서는 차이가 없으므로, 이용자입장에서는 효능이 유사한 서비스라 할 수 있음
- 자동차리스와 장기렌터카는 서비스 내용에 있어서 다소 차이가 존재하는데 그 이유는 렌터카 서비스가 대중교통 수단의 대체재로서 시작하였음에 반해 자동차리스 서비스는 소유를 대체하기 위한 금융 서비스의 성격에서 시작하였기 때문임
 - 렌터카 이용자에게는 렌터카 사업자의 영업용 보험료가 적용됨에 반하여 자동차리스 이용자에게는 개인별 보험료가 적용됨
 - 렌터카 이용자는 자동차세를 부담하지 않는 반면, 자동차리스 이용자는 자동차세를 별도로 부담해야 함
 - 렌터카는 유지관리의 주체가 렌터카 사업자임에 반하여, 자동차리스는 개별 이용자가 차량을 관리해야 함

<표 2-7> 렌터카 서비스와 자동차리스 서비스의 구분

구분	렌터카 서비스	자동차리스 서비스
서비스제공 기간	- 단기렌터카 서비스(1년 미만) - 장기렌터카 서비스(1년 이상)	1년 이상
자동차보험료	- 렌터카체에서 가입 (영업용 보험료 적용) - 보험료부담 없음: 렌터카요금 에 포함)	- 개별이용자별 별도 가입 (개인별 보험료 적용) - 보험료부담 있음: 이용자 별도 부담
세금부담자	- 취득등록세 없음: 렌터카요금에	- 취득등록세 없음: 자동차리스료

구분	렌터카 서비스	자동차리스 서비스
	포함 - 자동차세 없음: 렌터카요금에 포함	에 포함 - 자동차세 있음: 이용자가 부담
소유권	렌터카 사업자	자동차리스 사업자
중도해약	가능	가능
보험가입의무	책임, 대인, 대물 및 자손 (렌터카회사가 가입)	책임보험 (이용자가 가입)
유지관리 주체	렌터카회사	이용자 (다만, 메인テナンス리스의 경우 자동차리스회사가 유지관리)
정비료	없음	이용자가 부담
LPG차량	○	×
약정거리제한	×	○

□ 또한, 렌터카와 자동차리스는 관할 법규와 규제기관이 다르므로, 각기 별도의 규제를 적용받고 있음

○ 렌터카의 경우 ‘하, 허, 호’ 라는 별도의 자동차번호판 식별부호를 사용해야 하고, 화물자동차와 16인승 이상의 승합차는 취급할 수 없으며, 자동차등록대수 최소한도 기준, 차고지 보유의무, 차령 제한 등의 규제를 받지만, 자동차리스에는 이러한 제한이 없음

○ 반대로, 자동차리스에는 자본금 200억원 이상의 최저자본금 요건이 있고, 1년 미만의 단기렌터카업을 겸업할 수 없으나, 렌터카에는 이러한 제한이 없으며, 자동차리스에는 일반 자가용과 같은 세금이 부과되지만, 렌터카에는 저렴한 영업용 세제가 적용됨

<표 2-8> 렌터카와 자동차리스의 규제 비교

구분	렌터카	자동차리스
법적근거	여객자동차 운수사업법	여신전문금융업법
법의 목적	운수사업의 질서 확립과 여객의 원활한 운송사업의 종합적인 발달을 도모하여 공공복리	여신전문금융업의 건전하고 창의적인 발전을 지원하여 국민의 금융편의를 도모하고 국민경제 발

구분	렌터카	자동차리스
법적근거	여객자동차 운수사업법	여신전문금융업법
	의 증진에 목적을 두고 있음	전에 기여
사업의 분류	자동차대여사업	시설대여업
주무관청	국토교통부	금융위원회
요금규제	없음	없음
등록기준	50대 이상 차고보유 의무	자본금 200억원
차령제한	있음	없음
차종제한	승용차(소형/중형) 승합차(15인승 이하만 가능)	없음
재고	적정차량 유지	재고 불필요
자동차의 용도	영업용(대중교통수단)	자가용
교통안전계획	의무적 수립/이행	의무 없음
자동차 검사	사업용 규제 최초 2년 이후 1년 (사업자 책임)	자가용 규제 최소 4년 이후 2년 (이용자 책임)
차량번호판 표식	‘허’, ‘하’, ‘호’ 자 표기	일반 자가용번호판 표식
자동차 손해배상책임	렌터카사업자	이용자
시설 기준	자본금	제한 없음
	보유대수	50대 이상
	영업소	필요
	차고지	의무보유
자료: 금재덕 외(2001) p.15의 내용을 수정하여 인용		

제3장 자동차대여업 시장분석

제1절 렌터카 시장

1. 렌터카 시장현황

(1) 시장규모

가. 시장규모의 성장

□ 2013년 말 기준, 렌터카 시장은 등록대수 기준으로 371,897대이며 매출액은 3조 2천억원 규모로 추정됨

○ 국내 렌터카 시장은 과거 10년간 법인용 장기렌터카 시장을 중심으로 연평균 차량 등록대수 기준으로 매년 약 15%로 증가

<표 3-1> 렌터카 시장규모 추이

(단위: 대, 억원, %)

구 분	업체현황		차량현황		매출현황	
	업체수	증감율 (%)	등록대수	증감율 (%)	매출액	증감율 (%)
2004	491	-	95,399	-	8,841	-
2005	514	4.68	108,694	13.94	9,361	5.9
2006	563	9.53	133,934	23.22	10,593	13.2
2007	615	9.24	167,265	24.89	12,834	21.2
2008	675	9.76	201,457	20.44	15,313	19.3
2009	701	3.85	218,460	8.44	16,914	10.5
2010	757	7.99	257,751	17.99	21,667	28.1
2011	797	5.28	288,634	11.98	24,570	13.4
2012	838	5.14	325,334	12.72	28,299	15.2
2013	897	7.04	371,879	14.3	32,000	13.1

(매년 12월 기준)

- 렌터카 시장 전체로는 2005년 이후 2013년까지 등록대수 기준으로 10.8만대에서 37.2만대로 연평균 16.2%가 성장했으며 2010년 이후에는 2013년까지 연평균 14.2% 성장

<그림 3-1> 렌터카 등록대수 추이



<그림 3-2> 렌터카 매출액 추이



- 매출액은 2004년 8,841억원에서 2013년 3조 2천억원으로 증가하였으며 2010년 매출액은 28% 증가
- 이에 비해 업체수는 2010년 797개 업체에서 2013년 897개 업체로 3년 동안 매년 약 6% 증가율을 보임

<그림 3-3> 렌터카 시장 성장률 추이



- 업체수 증가율보다 등록대수 증가율이 상회하여 2010년 이후 신규 사업자의 증가와 함께 기존 사업자의 사업규모가 확장되었음을 보여줌
- 2009년에 크게 위축된 후 2010년에 다시 크게 성장하여 2011년 이후 업체수 및 등록대수가 안정적인 성장추세를 보임

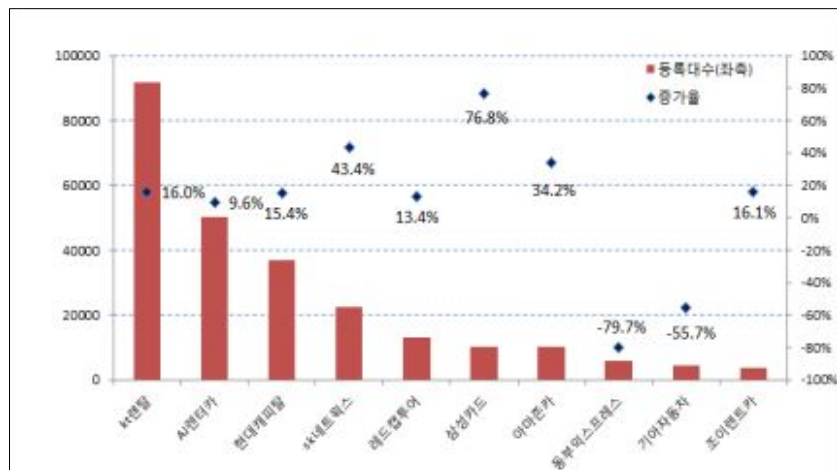
<표 3-2> 렌터카 상위 10개 업체 등록대수

no	업체명	등록대수	증가율(%)
1	kt금호렌터카	91,668	25.8
2	AJ렌터카	50,200	7.4
3	현대캐피탈	36,832	15
4	sk네트웍스	22,446	40.8
5	레드캡투어	13,236	16.9
6	삼성카드	10,059	15.1
7	아마존카	10,051	28.9
8	동부익스프레스	6,045	5.9
9	기아자동차	4,520	-20
10	조이렌터카	3,894	7.3

※ 매출액은 업체의 다른 사업부분을 제외한 것으로 추정액으로 정확한 추정이 어려워 개별기업에 대해서는 자동차 등록대수로 시장규모를 파악함

- 2011년 이후 시장전체의 연평균 성장률은 13%인 반면 상위 5개사의 연평균 성장률은 76%(삼성카드)에서 -79.7%(동부익스프레스)까지 다양하게 나타남
- 삼성카드는 2011년~2013년 기간 중 평균 76.8% 성장하여 2010년 10위권 밖이었으나 2012년 6위로 급성장
- 상위 10개사 중 SK네트웍스 43.4%, 아마존카가 34.2%로 크게 성장하고 업계 1위와 2위를 각각 차지하고 있는 kt금호렌터카와 AJ렌터카는 16.0%, 9.6% 각각 성장
- 동부익스프레스는 2011년 업계 6위였으나 3년간 연평균 약 80%가 축소하였으며 기아자동차는 -55.7%로 축소됨

<그림 3-4> 렌터카 상위 10개 업체 등록대수(2013) 및 2011~2013 평균증가율



- 상위 10개사 중 상위 7개사는 크게 성장한 반면 8위 이하의 사업이 축소되면서 렌터카 시장이 2011년 이후 대형사업체 중심으로 재편되었음
- 등록대수는 kt금호렌터카가 가장 많은 것으로 나타났고, 삼성카드, sk네

트웍스, 아마존카는 등록대수는 낮지만 평균증가율은 매우 높은 것으로 드러남

- 자동차리스와 겹업을 하는 삼성카드는 성장률이 1위로 나타났으며 현대캐피탈도 리스사로서 업계 3위를 차지하고 있어 최근 렌터카 시장의 리스사의 진출이 두드러짐

나. 렌터카 시장의 성장 트렌드

① 소유에 대한 인식변화

- 현대인의 소유에 대한 인식의 변화에 기인하는 것으로 합리적인 소비자들은 소유보다는 사용에 가치를 두면서 소유와 동등한 혜택과 즐거움을 누릴 수 있는 렌터카를 선호
- 장기렌터카는 기업의 입장에서 렌터카의 이용이 계약기간동안 보험료 인상 등 추가비용 우려가 없어 현금지출흐름 예측이 가능하며 렌탈비가 회계기준상 비용으로 인정되어 손비처리가 가능해 절세효과를 누릴 수 있음
- 법인의 경우 차량을 직접 구매하는 것에 비해 초기 비용부담이 적고 영업용으로 분류되어 소비자의 입장에서 총 비용이 절감되는 장점이 있으며 개인의 경우 렌터카 번호판 ‘하, 허, 호’에 대한 인식이 긍정적으로 전환되는 측면도 있음

② 렌터카 시장은 여전히 성장여력이 많음

- 국내 렌터카 시장규모는 보유대수 기준으로 과거 10년간 15% 성장하였으며 향후 3년간 연평균 13% 확대될 것으로 예상됨
- 2013년 기준 국내 승용차대비 렌터카 사용률은 2.5%로, 일본의 4.2%(2011년 기준) 대비 낮지만, 예를 들어 미국의 경우 주요 자동차 제조업체 판매량의 10% 이상이 렌터카 등의 판매량으로 추정되어 되는 것을 감안할

때, 국내 렌터카 시장의 성장여력은 클 것으로 판단됨⁴⁾

<표 3-3> 렌터카 시장규모 추정

	2012	2013	2014F	2015F
렌터카수(천대)	325.3	371.9	426.0	479.9
승용차 중(%)	2.2	2.6	2.8	3.0
시장규모(십억원)	214.4	216.6	226.4	242.8

자료: 한국투자증권(2014)

- 한국투자증권(2014)에서 예측한 바에 따르면, 렌터카 등록대수는 2013년 42만 6천대, 2015년에는 48만대 수준으로 성장할 것으로 예상되며 시장규모는 2013년 3조 2천억 원에서 2014년 3조 7천 억 원, 2015년 4조 2천억 원으로 증가할 것으로 예상됨

③ 대형업체 중심의 시장

- 사업구조상 대형업체에 유리한 환경

- 이는 렌터카 산업의 사업구조 특성에 기인하는 것으로 2000년대 이후 시장 내 경쟁이 과열되면서 보유차량 대수, 규모의 경제에 따른 원가절감, 차량운행 가동률 등에서 우위에 있는 대형업체의 입지가 점차 유리해짐
 - 렌터카 사업자는 보유차량의 가동률이 높을수록 이자비용, 인건비, 판관비 등 고정비 부담이 낮아져서 수익성이 증가하는 장치산업의 특성이 있으므로, 규모의 경제를 위한 외형확대가 중요 요인
- 대형업체는 차량구입, 보험료 등에 대한 가격협상력 및 유지보수 비용절감, 전국 영업망구축으로 렌탈, 반납, 정비 등에 있어서 우위 확보 가능
 - 특히, 단기/중기/장기렌탈을 아우르는 사업 포트폴리오로 운휴차량의 재

4) 한국투자증권 Sector Report focus 렌터카, 한국투자증권, 2014.3.24.

배치를 통해 차량운행률을 일정수준으로 제고 가능

- 최근 렌터카 대기업 계열의 확장으로 상위 3개사업자가 전체 등록대수의 절반에 가까운 48%를 차지하고 있으며 이는 시장의 과점화 및 양극화를 가속화시키고 있음
- 렌터카 사업자의 약 96.2%가 500대 이하를 보유한 중소기업의 업체이며, 500대 이상을 보유한 업체는 전체의 3.8%에 불과
 - 897개 업체 중 100대 미만 보유기업은 486개 기업으로 전체 54.2%를 차지하고 있으며 101대 이상 500대 미만은 377개 기업으로 전체 42%를 차지하고 있으므로, 500대 미만 기업이 전체 기업 중의 96.2%를 차지하고 있음

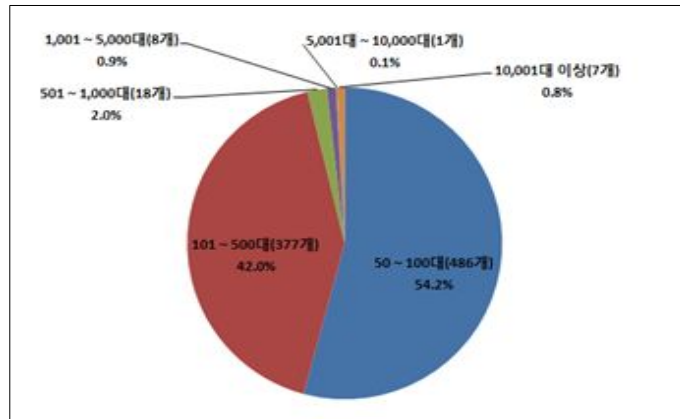
<표 3-4> 렌터카 등록대수별 업체 분포(2013년 기준)

사업규모	업체		차량	
	업체 수(개)	비율(%)	등록대수(대)	비율(%)
50-100대	486	54.1	33,709	9.1
101-500대	377	42.1	64,919	17.5
501-1,000대	18	2.0	11,964	3.2
1,001-5,000대	8	1.0	20,750	5.6
5,001-10,000대	1	0.1	6,045	1.6
10,001-20,000대	3	0.3	33,346	9.0
20,001-30,000대	1	0.1	22,446	6.0
30,001-40,000대	1	0.1	36,832	9.9
40,001-50,000대	-	-	-	-
50,001대 이상	2	0.2	141,862	38.1
합계	897	100	371,879	100

자료: 전국렌터카사업조합연합회 내부자료

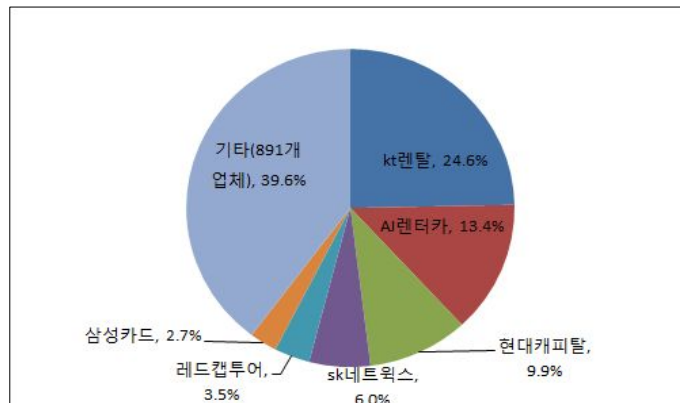
- 렌터카 사업자의 99.2% 이상이 5,000대 미만의 자동차를 보유하고 있으며 5,000대 이상의 자동차를 보유한 0.8% 이하의 기업들이 자동차 등록대수 기준 시장점유율 62.6%를 차지하고 있음
- 1,000대~5,000대를 보유한 기업은 8개이며 5,000대~10,000대를 보유한 것은 1개 기업에 불과함

<그림 3-5> 렌터카 보유차량기준 규모별 업체 수(2013년 등록대수 기준)



- 2013년 기준, 전체 897개 업체 중 자동차 등록대수 기준 업계 1위를 차지하고 있는 kt금호렌터카가 24.6%의 시장점유율을 차지하고 있음
- kt금호렌터카, AJ렌터카, 현대캐피탈의 상위 3개사가 47.9%의 시장점유율을, 그리고 상위 5개사가 57.4%의 시장점유율을 차지하고 있음

<그림 3-6> 렌터카 시장점유율(2013년 등록대수 기준)

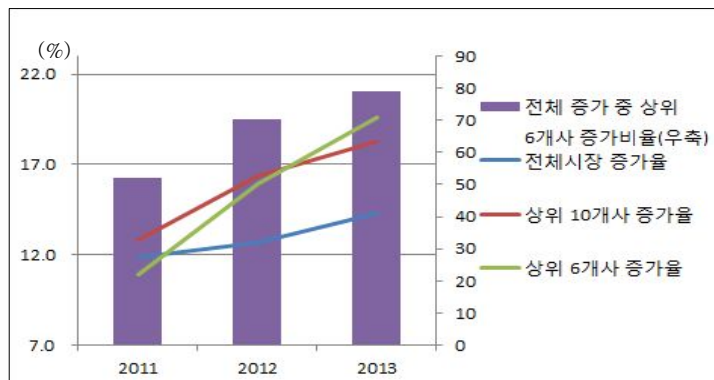


(2) 경쟁상황

가. 상위 기업들의 시장점유율 증가

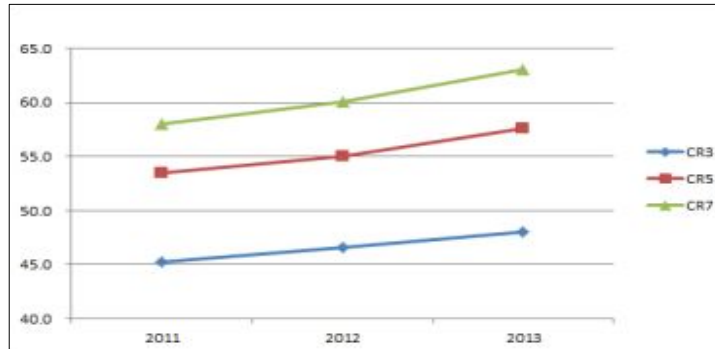
- 국내 렌터카 시장은 kt금호렌터카, AJ렌터카, 현대캐피탈, SK네트웍스, 레드캡투어, 삼성카드 등 대기업의 시장점유율이 점차 증가
 - 전체 시장은 2011년 11.9%, 2012년 12.7%, 2013년 14.3%로 증가속도가 빨라지고 있음에 비하여, 상위 10개사의 증가율은 2011년 12.6%, 2012년 16.4%, 2013년 18.3%로 그 증가율이 전체 시장 증가율보다 빠름
 - 상위 6개사의 증가율은 2011년 10.9%, 2012년 15.9%,에서 2013년 19.6%로 더욱 빨라지고 있음
- 렌터카 시장 전체 증가율 중 상위 6개사가 차지하는 비중이 2012년 61.8%,에서 2012년 70.3%로 2013년에는 79%로 급격히 증가

<그림 3-7> 렌터카 등록대수 증가율 추이



- 시장 집중도 지표로 보면 상위 3개사, 5개사, 7개사 모두 시장 집중도가 상승하는 추세를 보임

<그림 3-8> 렌터카 시장점유율 추이



나. 주요기업

- 국내 렌터카 시장의 상위 5개 업체는 kt금호렌터카, AJ렌터카, 현대캐피탈, SK네트웍스, 레드캡투어임

<표 3-5> 국내 상위 5개 렌터카 업체 개요

	kt금호 렌터카	AJ 렌터카	현대 캐피탈	SK 네트웍스	레드캡투어
시가총액 (십억원)	비상장사	339.9	비상장사	2,387.6	186.0
모회사 (지분율)	KT (58.0%)	AJ 네트웍스 (39.8%)	현대 자동차 (56.5%)	SK (39.1%)	범한판토스 (38.9%)
차량보유 대수	91,668 대	50,200 대	36,832 대	22,446 대	13,236 대
매출규모	5,991억원	3,634억원	NM	1,794억원	1,414억원
렌터카 사업 개시 연도	1986 년	1988 년	2008 년	2009 년	1997 년
부채비율	621%	314%	546%	250%	122%
주요 수요처	KT, 금호그룹	없음	현대차그룹	SK 그룹	LG/LS/GS 그룹

자료: 한국투자증권(2014.3.)⁵⁾

① kt금호렌터카(kt렌탈)

- kt금호렌터카는, 렌터카와 중고차 매각 등 차량렌탈 사업과 기타 사무기기, 중소형가전 등을 대여하는 일반렌탈 사업부문을 영위하는 kt렌탈의 렌터카 부문 브랜드임
- kt렌탈의 사업부분 매출비중은 차량렌탈이 65%, 중고차가 19%, 일반렌탈이 7%, 자동차리스가 8%를 차지함
- kt금호렌터카는 KT의 자회사인 kt렌탈의 사업부분 중 하나로서 2010년 6월 대한통운 렌터카 부문이 흡수합병(2008년)한 금호렌터카를 인수하며 성장에 가속도가 붙어 렌터카 시장의 점유율 1위를 유지
- kt금호렌터카는 대기업 계열사로 신용등급이 AA-로 경쟁사대비 높아 낮은 금리로 자금 조달이 가능
- 차량제조업체로부터 정기적으로 일정한 볼륨 이상의 차량을 구매함에 따라 가격 할인 혜택을 받아 원가경쟁력을 확보

② AJ렌터카

- AJ렌터카는 1988년 설립 이후, 글로벌 렌터카체 AVIS(미국 2위)와의 제휴하여 2000년대에 급격히 성장
- AJ렌터카는 kt금호렌터카와 함께 렌터카시장 Big 2 형성
- AJ렌터카는 국내 렌터카 2위 업체(시장점유율 14.2%)로서 kt금호렌터카와 Big 2 체제를 형성(양사 시장점유율 합계 35.4%)
- 2011년 기준 부문별 매출구성: 렌탈 65%, 중고차판매 28%, 기타 7%이며 렌탈사업에서 법인고객 비중은 2011년 기준 70% 이상

5) 렌터카 산업분석 보고서, 한국투자증권, 2014.3, 7면.

□ 법인고객, 장기렌탈 중심의 안정된 매출구성

- 매출구성은 2011년 기준 3년 이상의 계약으로 안정된 매출이 가능한 법인 고객 중심의 장기렌탈이 60% 이상
 - 30일~1년의 계약구조인 중기렌탈도 법인고객이 약 60% 차지하며, 단기렌탈은 레저 및 관광목적의 30일 미만 구조로 개인고객 중심
- 전체적으로는 법인고객이 전체 매출의 80% 가량을 기록하며 꾸준한 수익 기반 역할을 하고 있으며, 개인고객 위주의 단기렌탈로 높은 수익성 얻고 있어 렌터카 시장의 확대에 따라 앞으로도 성장 여력이 많음

③ 현대캐피탈

- 현대캐피탈은 국내 캐피탈업 1위의 시장 내 입지를 갖고 있으며 2001년 자동차리스 사업을 개시하여 자동차리스와 렌터카를 동시에 영위
 - 현대자동차그룹 계열사로 확보한 노하우와 인프라 등을 바탕으로 렌터카업으로 사업영역을 확대해 현재 자동차할부, 중고차론, 자동차리스, 장기렌터카 등의 자동차금융서비스 사업 등을 동시에 전개
 - 모회사가 업계 1위 캐피탈사로서 렌터카와 리스업과 연계하여 할부금융 상품을 제공하는데 유리
 - 현대캐피탈은 주요 고객이 현대 계열사이며 렌탈은 장기만 취급하고 있으며 2011년~ 2013년 평균 성장률은 약 15.4%

④ SK네트웍스

- SK네트웍스는 2009년 렌터카를 본격화했으며 현재는 스피드메이트(Speedmate)를 통해 렌터카를 진행

- 스피드메이트 부문의 매출비중은 2013년 기준 3.3%에 불과하나 대기업 계열사로 자본력이 있고 주유소 등 관련 사업부와의 시너지를 감안할 때 사업 확대 가능성이 높음
- SK네트웍스 역시 법인 장기렌터카의 비중이 제일 높지만 경쟁사에 비해 개인 렌터카 비중이 높은 편

⑤ 레드캡투어

- 레드캡투어는 렌터카와 여행업을 주요사업으로 영위하고 있으며 렌터카, 상용여행, 패키지 사업을 영위하는 안정적인 수익구조를 갖고 있음
- 렌터카부의 시장점유율은 3.4%(2013년 기준)로 업계 5위이며, 법인대상 비즈니스 여행 등을 담당하는 상용여행 사업부는 업계 2위, 패키지 사업부도 10위권을 차지하고 있음
- 레드캡투어의 여행사업부는 일반 여행사와 달리 상용여행사업을 동시에 영위하고 있어 외부 영향을 상대적으로 덜 받으며 수익구조가 안정적이라는 강점이 있음

⑥ 주요 기업의 특징

- 렌터카 산업은 비용측면에서 규모의 경제라는 특징이 있는 산업이며 렌터카 업계 상위 5개 업체는 모두 각각의 안정적인 수익기반을 갖고
 - kt금호렌터카는 계열사를 기반으로 업계 1위를 차지하고 있으며 현대캐피탈 역시 국내 캐피탈 업계 1위로 리스업을 동시에 영위하고 있어 렌탈업의 기반이 탄탄함
 - SK네트웍스는 자동차 정비업(스피드메이트)을 기반으로 안정적인 사업을 영위하고 있으며 레드캡투어 역시 여행사업을 기반으로 안정적인 고객층과 수익원을 확보하고 있음

- 안정적인 수익창출을 견인하는 장기고객 및 기업고객 기반 마련에 유리한 대기업계열사가 아닌 일반 회사가 렌터카 시장에서 성장하는 데는 한계가 있음
- 업계 5개 회사 중 AJ렌터카만이 대기업 계열사가 아닌 순수 렌터카로 성장한 기업이지만, 이 회사는 미국의 업계 2위인 AVIS렌터카와 제휴하여 성장한 업체임

2. 렌터카 시장의 특성

(1) 장기렌터카 중심

- 렌터카 업체별로 차이는 있지만 통상적으로 법인용 중장기렌터카의 비중이 전체 매출의 80% 이상을 차지
 - 2013년 AJ렌터카의 경우 1년 이상은 64%, 1개월 이상 1년 미만은 18%를 차지
 - 렌터카 업계 3위를 차지하고 있는 현대캐피탈은 100% 1년 이상 장기렌터카 서비스만 취급
 - 현대캐피탈과 삼성카드는 렌터카 겸업 자동차리스사로서 렌터카 사업부문에서는 장기렌터카 서비스만을 취급
- 영세업체는 단기렌터카 위주로 대기업은 중장기렌터카 위주로 영업
 - 자동차 보유대수 기준 500대 미만을 보유하고 있는 영세업체의 경우 18.7%가 장기렌터카 영업 비중이며, 500대 이상 1천대 미만의 업체는 45%가, 1만대 이상 보유하고 있는 업체는 71.9%가 장기렌터카 비중임
- 업체 전체를 살펴볼 때, 1년 이상의 장기렌터카 비중이 66.8%를 차지하고 있음

<표 3-6> 장단기 렌터카 현황

구 분	업체 수	대여기간별 차량현황		계
		단기 (1년 이하)	장기 (1년 이상)	
500대 미만	90	9397	2160	11,557
500대 이상 1천대 미만	4	1765	1498	3,263
1천대 이상 1만대 미만	-	-	-	-
1만대 이상	2	34237	87848	122,085
합 계	96	45,399	91,506	136,905
비율		33.2%	66.8	100%

자료: 전국렌터카사업조합연합회

(2) 법인고객 중심

□ 현재 국내 렌터카 시장은 법인고객 중심

○ 법인차량은 대부분 3년 이상의 장기렌탈로 계약되며 조직의 효율적 운영을 위해 비핵심 분야에 대해 외주에 맡기는 추세에 힘입어 차량 구입보다는 렌터카 선호 경향이 높아짐

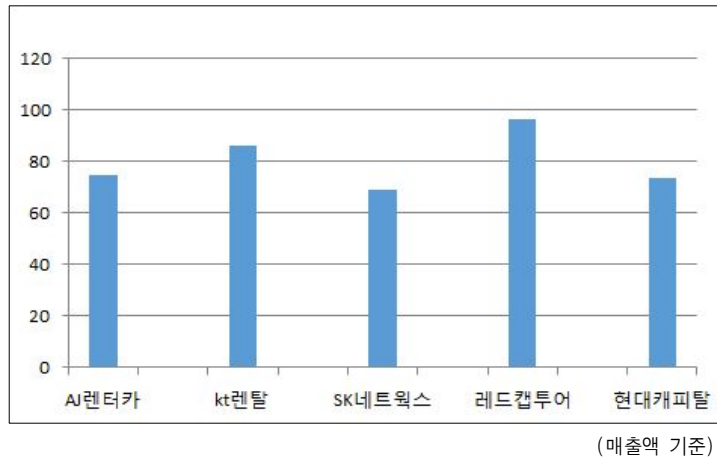
- 자동차를 직접 구매하는 소유하는 경우보다 장기렌터카를 이용하는 경우 법인세 절감 및 손비처리가 가능하므로, 이러한 비용절감 효과로 장기렌터카에 대한 수요가 지속적으로 확대될 전망

○ 법인 고객은 안정적인 현금흐름(매월 일정 요금 납부)을 창출함

□ 상위 5개사 중 레드캡투어는 2011~2013년 매출액 기준 법인고객이 96%로 가장 많은 비중을 차지하는 회사로 나타났으며, 이어 kt금호렌터카가 86%,

AJ렌터카가 74%, 현대캐피탈이 73%, 그리고 SK네트웍스가 69%를 차지하였음

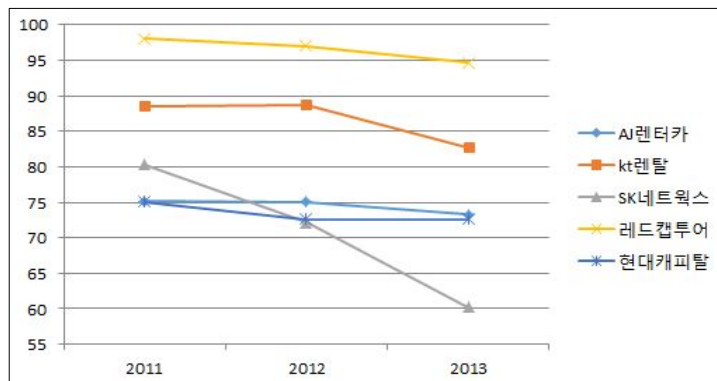
<그림 3-9> 장기렌터카 상위 5개사 법인고객 비중(2011년~2013년 평균)



□ 장기렌터카 시장에서 법인고객의 비중이 크지만 그 비중이 점차 감소하는 추세를 보임

○ 상위 5개사 모두 법인 고객 비중이 감소하고 있으며 SK네트웍스의 경우 법인고객 비중이 2011년 80.3%에서 2013년 60.2%로 감소

<그림 3-10> 장기렌터카 상위 5개사 법인고객 비중의 감소



- 장기렌터카 시장이 성장함에도 불구하고 장기시장에서 법인고객 비중이 감소하고 있는 것은 개인고객이 늘어나고 있기 때문인 것으로 추정됨

(3) 단기렌터카 시장 확대

- 상위 5개업체의 단기렌터카 시장 매출액 규모를 살펴보면 2010년 15.2만대에서 2014년 19.1만대로 증가
 - 상위 5개 업체 단기렌터카 증가율은 2012년까지는 3% 미만이었으나 2013년에 18.6%로 크게 증가
 - 2013년 단기렌터카 매출증가율은 AJ렌터카가 17.8% 증가하고 kt금호렌터카가 15.6% 증가하였으며, 상위 4개 업체의 단기렌탈 매출액 증가분 300억 원 가운데 79%가 이 상위 2개 업체의 증가분임
- 시장규모는 확대되었지만 상위 5개 업체의 단기/장기 매출액 비율은 장기의 더 빠른 증가율로 인해 감소 추세

(4) 수익구조

- 렌터카 회사는 대부분 렌터카 사업을 단독으로 운영하지 않고 여러 사업과 함께 운영하고 있어 렌터카 사업부분만의 매출액과 수익률을 파악하기 어려운 구조
 - 렌터카 수익은 렌탈수익과 중고차 매각수익을 합한 것
 - 렌터카 업체는 일반적으로 장기렌터카의 경우 고객과의 계약을 진행한 후 차량을 구매하므로 장기렌터카의 가동률은 100%에 가까우며 렌터카회사의 차량보유대수의 증가는 곧 렌터카부문 수익의 증가를 의미
 - 장기렌터카 기준으로 일반적으로 고객이 3~3.5년의 계약 기간 동안 사용한 후 반납한 차량을 중고차 시장에 매각

- 렌터카 차량은 회사의 영업자산이어서 대여기간동안 매년 일정비율이 상각 되는데 매각시점에서 중고차 매각가격과 잔존가치의 차이가 중고차 매각차익이 되며 차량보유대수가 많을수록 수익이 큼
- 렌터카 사업은 특히 안정적인 수입원인 장기렌탈 수입기반이 확보되어야 함
 - 단기렌터카는 수익은 높지만 안정성이 약하므로 보유대수 50대 이하의 영세렌터카 업체도 일정 비율이상 장기렌터카를 보유

(5) 성장성

- 장기렌터카 부문 (주로 사업자 고객을 수요자로 하지만, 개인고객도 성장 추세에 있음)
 - 첫째, 한국의 렌터카시장은 자동차 총 보유대수에서 렌터카가 차지하는 비중이 2013년 말 약 1.9%로, 2010년 이미 4.2%를 넘어서 지속적으로 성장하고 있는 일본의 시장 대비 아직까지 그 비중이 작은 편임
 - 자동차 총 보유대수에서 렌터카가 차지하는 비중이 확대 될 여지는 크며 미국과 일본 등 선진국의 사례를 볼 때 법인사업자를 중심으로 한 장기렌터카 시장의 성장이 렌터카시장 전체의 성장을 주도할 것으로 예상됨
 - 둘째, 관리비용절감을 위한 아웃소싱 문화의 활성화와 법인세절감 및 손비처리가 가능한 비용절감 효과
 - 외국기업과 대기업에서 정부 및 관공서와 중견기업, 개인이용자들까지 장기 렌터카에 대한 수요가 지속적으로 확대될 것으로 예상됨
- 단기렌터카 부문 (주로 개인레저 고객을 수요자로 함)
 - 첫째, 정부차원의 관광산업 육성책으로 인하여 관광지를 중심으로 한 단기렌탈 수요는 꾸준히 증가

- 특히 제주도의 경우 올레길, 세계7대 자연경관 지정 등으로 여행수요가 매년 꾸준히 증가
- 둘째, 인터넷의 발달로 인해 고객이 웹사이트를 통한 정보수집 능력이 매우 발달하였고 대형업체를 중심으로 한 마케팅활동의 노출이 많아져 렌터카에 대한 인식이 빠르게 확산
- 셋째, 연관산업과의 제휴마케팅이 활성화되고 있으며 관련하여 고품격 숙박과 렌터카를 결합한 카텔 패키지, 제주 지역은 숙박, 렌터카에 항공까지 연계된 에어카텔 패키지 등 차별화된 여행상품을 제공

제2절 자동차리스 시장

1. 자동차리스 시장현황

(1) 시장규모

- 자동차리스 시장은 2009년 등록대수 71,272에서 2013년 142,035대로 등록대수 기준으로 4년 만에 두 배로 성장
- 총 업체수는 2009년 22개 업체에서 2013년 31개 업체로 증가하여 빠른 성장을 보이고 있음

<표 3-7> 자동차리스 시장규모 추이

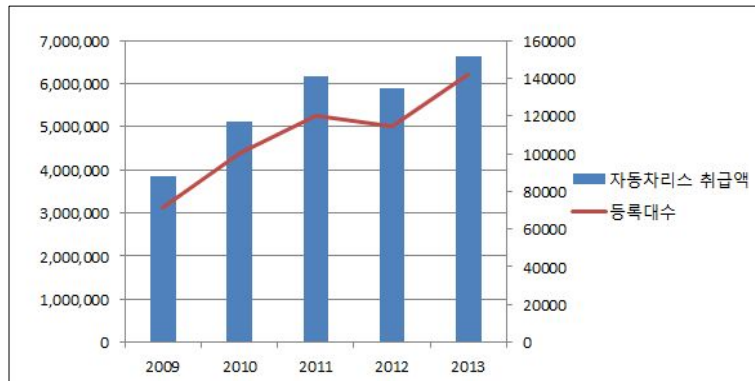
(단위: 백만원, 대)

구분	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
자동차 리스 취급액	3,848,764	5,119,373	6,171,461	5,881,600	6,620,376
자동차 등록대수	71,272	100,161	120,177	114,334	142,035
총 업체수	22	25	24	25	31

- 렌터카에 비하여 등록대수 기준으로는 38%에 불과하지만, 취급액은 2013년 6조 6천억 원으로 렌터카 전체 매출 3조 2천억 원의 두 배 이상 규모

<그림 3-11> 자동차리스 시장규모

(단위: 백만원, 대)



- 자동차리스 시장에서는 현대캐피탈이 2012년 47,057대로 업계 1위를 차지하고 있으며 이는 2009년 30,015대보다 등록대수 기준으로 50% 이상 증가
- 업계 2위를 차지하고 있는 BMW 파이낸셜에 비해 등록대수나 자동차 취급액 기준 모두 현대캐피탈이 두 배 이상 규모

<표 3-8> 자동차리스 상위 10개 업체 취급액 및 등록대수

(단위: 백만원, 대, %)

순위	회사명	항목	연도				
			2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
1	현대캐피탈	자동차리스 취급액	1,396,060	1,944,133	2,003,715	1,722,641	2,376,994
		자동차 등록대수	30,315	36,791	39,126	47,057	55,598
		성장률	-	39.26	3.06	-14.03	34.09

순 위	회 사 명	항목	연도				
			2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
2	BMW 파이 낸셜	자동차리스 취급액	528,423	738,371	900,907	828,239	686,549
		자동차 등록대수	7,914	7,851	21,797	18,793	17,926
		성장률	-	39.73	22.01	-8.07	-17.11
3	폭스 바겐 파이 낸셜	자동차리스 취급액	사업 개시 이전	27,110	334,338		438,238
		자동차 등록대수		258	4,669		6,601
		성장률		-	1133.26		31.08
4	하나 캐피 탈	자동차리스 취급액	327,259	407,880	473,636	378,076	383,775
		자동차 등록대수	5,007	5,872	6,251	3,494	5,751
		성장률	-	24.64	16.12	-20.18	1.51
5	KB 캐피 탈	자동차리스 취급액	160,421	261,001	276,331	249,518	354,747
		자동차 등록대수	2,270	3,848	4,068	3,751	5,545
		성장률	-	62.70	5.87	-9.70	42.17
6	신한 카드	자동차리스 취급액	자료없음	358,710	346,582	301,315	283,357
		자동차 등록대수		6,920	6,198	5,581	5,335
		성장률		-	-3.38	-13.06	-5.96
7	아주 캐피 탈	자동차리스 취급액	170,944	356,401	283,773	241,818	275,528
		자동차 등록대수	3,929	6,696	5,993	4,981	5,795
		성장률	-	108.49	-20.38	-14.78	13.94
8	오릭스 캐피 탈	자동차리스 취급액	91,996	146,609	192,072	158,146	248,775
		자동차	1,996	3,049	3,472	2,610	3,202

순위	회사명	항목	연도				
			2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
		등록대수					
		성장률	-	59.36	31.01	-17.66	57.31
		자동차리스 취급액	91,460	99,296	120,421	130,191	213,197
		자동차 등록대수	3,979	4,487	4,957	5,010	8,071
9	삼성 카드	성장률	-	8.57	21.27	8.11	63.76
		자동차리스 취급액	60,072	50,520	138,670	169,861	212,027
		자동차 등록대수	832	709	3,951	3,490	2,363
		성장률	-	-15.90	174.49	22.49	24.82

(2) 경쟁상황

- 자동차리스 시장의 시장점유율을 보면 2013년 기준 현대캐피탈이 단독으로 35.9%를 점유하고 있음
 - 이어서 BMW파이낸셜과 폭스바겐파이낸셜이 합계하여 17%를 차지하고 있으며, 이어서 하나캐피탈과 KB캐피탈이 각각 5.8%과 5.4%를 차지하고 있음
- 자동차리스 시장의 자동차 등록대수는 렌터카 시장의 1/3 정도밖에 되지 않으나, 취급액은 렌터카 시장의 두 배가 넘음
 - 렌터카는 자동차 대여료로 지불된 부분만 매출액으로 집계되는 반면, 자동차리스는 평균적 리스기간인 약 3년간의 리스료를 합하면 사실상 차량 가액에 가까운 금액이 취급액이 되기 때문임
- 상위 3개 업체의 점유율인 CR3는 53%로 비교적 높은 편이나 공정거래법상 시장지배적 사업자 추정기준인 CR1=50, CR3=75%에는 못 미치는 과점산업으로 간주됨

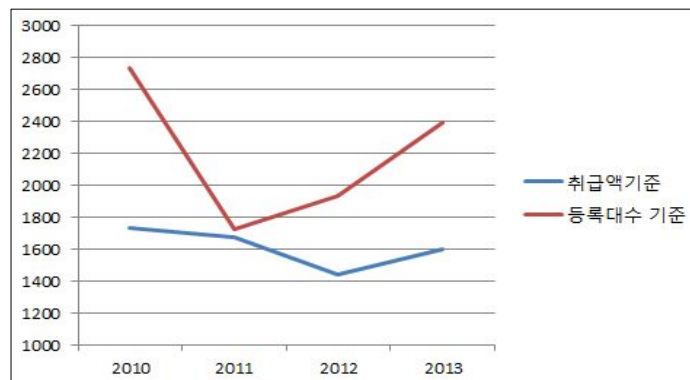
<표 3-9> 자동차리스 시장 취급액 기준 시장점유율

	2009	2010	2011	2012	2013
현대캐피탈	36.3	38.0	32.5	29.3	35.9
BMW 파이낸셜	13.7	14.4	14.6	14.1	10.4
폭스바겐파이낸셜	0.0	0.0	0.4	5.7	6.6
하나캐피탈	8.5	8.0	7.7	6.4	5.8
KB캐피탈	4.2	5.1	4.5	4.2	5.4
신한카드	0.0	7.0	5.6	5.1	4.3
아주캐피탈	4.4	7.0	4.6	4.1	4.2
오릭스캐피탈	2.4	2.9	3.1	2.7	3.8
삼성카드	2.4	1.9	2.0	2.2	3.2
신한캐피탈	1.6	1.0	2.2	2.9	3.2

□ 자동차리스 시장의 등록대수 기준으로 허핀달지수는 2013년 2,389이며, 취급액 기준으로 허핀달지수는 1,603임

○ 미국의 경우 허핀달지수가 1,000 이상이면 집중이며 1,800이상이면 고집중으로 평가되지만, 우리나라의 경우 지역시장이 협소하므로 국내 산업의 일반적 상황을 고려할 때 시장집중도가 매우 높다고 할 수는 없음

<그림 3-12> 자동차리스 시장의 허핀달지수



2. 자동차리스 시장의 특성

(1) 자동차리스사의 특징

- 현대캐피탈, BMW파이낸셜, 폭스바겐파이낸셜, 삼성카드 등은 자동차 제조업체 계열사 혹은 관련회사이며 이밖에 신한카드, 국민카드사가 자동차리스업을 하고 있음
 - 외국인 자동차에 대한 금융서비스를 제공하는 리스사를 제외하고는 국내 금융사의 경우 주 업종이 금융업으로서 자동차리스업은 부수적인 사업
 - 따라서 국내회사에서 리스사업 부분만 따로 구분하여 파악하기 쉽지 않음
- 자동차리스 시장 상위 업체들의 주주현황을 보면 대주주가 자동차 제조사 혹은 금융지주회사임
 - 현대캐피탈은 현대자동차가 56.4%를 소유하고 있으며, 하나캐피탈과 KB캐피탈은 각각 금융지주회사의 지분이 50% 이상을 차지함

<표 3-10> 자동차리스 시장 상위 10개 업체 주주현황

순위	회사명	주요 주주현황
1	현대캐피탈	현대자동차 (56.47%) GE Capital International Holdings Corporation (43.30%)
2	BMW파이낸셜	BMW Holding B.V (100%)
3	폭스바겐 파이낸셜	Volkswagen Financial Services AG (100%)
4	하나캐피탈	하나금융지주 (50.13%) 코오롱인더스트리 (37.81%)
5	KB캐피탈	KB금융지주 (52.02%) KB자산운용 (14.82%) 국민연금 (9.50%)

(2) 법인고객 중심

□ 렌터카 시장의 80%가 법인고객인 것과 마찬가지로 자동차리스 시장도 개인 고객보다는 법인고객이 더 큰 비중을 차지

○ 현대 캐피탈의 경우 사업자 고객이 2010년 89.9%를 차지하였음

- 개인고객의 비중은 2010년 8.7%에서 2013년 11%로 상승하였고, 사업자고객의 비중은 85.5%로 하락하고 있으나 여전히 사업자고객이 대부분을 차지함

<표 3-11> 현대캐피탈 고객구조

구분	2010년		2011년		2012년		2013년	
		비율		비율		비율		비율
공공기관/ 비영리단체	33,407	1.7	36,055	1.8	39,192	2.2	59,933	3.4
사업자 (법인/개인)	1,741,347	89.6	1,800,942	89.9	1,557,884	87.6	1,527,444	85.6
개인	169,379	8.7	166,718	8.3	181,608	10.2	196,428	11.0
계	1,944,133	100	2,003,715	100	1,778,684	100	1,783,805	100

제3절 시장획정과 시장집중도 및 경쟁방법

1. 시장획정

(1) 장기시장과 단기시장의 구분

- 렌터카 서비스와 자동차리스 서비스는 자동차 대여기간에 따라 장기와 단기로 구분되므로, 1년 이상 자동차를 대여하는 경우는 장기시장으로, 1년 미만의 기간으로 자동차를 대여하는 경우는 단기시장으로 구분될 수 있음
 - 다만, 자동차리스의 경우는 본질적으로 금융서비스의 성격을 띠고 있는 리스의 특성상 여신전문금융업법에 따라 1년 이상의 장기시장만 존재
- 장단기를 구분하는 1년이라는 기준은, 리스의 기간을 1년 이상으로 정하고 있는 「여신전문금융업법 시행령」과, 리스사로 하여금 리스대상 물건에 대해서는 1년 미만의 단기렌탈(자동차의 경우에는 단기렌터카) 업무를 하지 못하도록 제한하고 있는 「여신전문금융업 감독규정」과 관련이 있음
 - 자동차리스는 「여신전문금융업법」 제2조 제10호 및 동법 시행령 제2조 제4항에 따라 1년 이상의 기간으로만 서비스 제공이 가능하므로, 자동차 리스 시장에는 장기시장만 존재
 - 자동차리스 사업자는 「여신전문금융업 감독규정」 제7조의2 제9호에 따라 1년 미만의 단기렌터카 사업을 겸업할 수 없음
- 장기렌터카 서비스를 제공하고 있는 렌터카 사업자들도 장기렌터카 상품의 서비스 제공기간을 12개월 이상 즉 1년 이상으로 정하고 있으므로, 장단기 시장을 구분 짓는 기준은 1년이라고 할 수 있음
 - 만일 공급자나 소비자가 1년 미만의 렌탈 또는 리스 계약을 맺고 지속적으로 갱신하는 경향이 있다면 장단기 간 대체성을 의심해 볼 수도 있지만, 실제 그러한 관행이 없고, 이점도 존재하지 않음

(2) 장기시장 확정 : 장기렌터카와 자동차리스의 동일시장 확정

- 렌터카와 자동차리스는 일정기간 동안 차량을 대여하고 사용료를 납부하는 방식으로 운영되고 있으므로, 이용자 입장에서는 렌터카와 자동차리스를 서로 유사한 서비스로 인식
 - 리스와 장기렌터카는 취급회사, 적용법률, 상품의 특성, 거래과정 등이 상이하지만 자동차를 소유하는 대신 매월 비용을 지불하고 대여하여 사용한다는 점에서는 소비자에게 서로 대체될 수 있는 상품으로 간주될 수 있음
- 렌터카 사업자와 자동차리스 사업자는 서비스에 가격차이가 존재함에도 서로를 경쟁사업자로 인식하고 있음
 - 전국렌터카사업조합연합회(렌터카 관련 협회)와 여신금융협회(자동차리스 관련 협회)에 대한 설문조사 응답결과에 의하면 양 업계 간 경쟁이 치열
 - 이용자는 차량을 대여하기 전 렌터카회사와 리스사에 견적을 의뢰한 후 대여료와 세부사항 등을 고려하여 차량을 대여하고 있으므로, 렌터카와 자동차리스 간 경쟁이 치열하게 발생
- 대다수의 소비자들도 렌터카 서비스와 자동차리스 서비스가 서로 대체재의 관계에 있다고 응답함
 - 특히 이러한 응답은 가격에 민감한 개인 소비자들의 경우에 더 높은 비중으로 나타남
- 소비자가 부담하는 자동차리스 가격이 렌터카 가격보다 더 높음에도 불구하고 자동차리스 서비스를 선택하는 소비자가 존재하는 것은 자동차를 대여하는 소비자가 다양한 계층을 형성하고 있기 때문
 - 렌터카의 “하, 허, 호” 번호판 표식을 기피하는 개인사업자의 경우 가격이 더 높아도 자동차리스를 선호하는데, 이는 자동차리스 비용의 일부를

사업에 소요되는 비용으로 처리함으로써 소득세 감면을 받을 수 있으므로 높은 리스비용에 크게 부담을 가지지 않기 때문

- 그러나 이러한 개인사업자의 경우에도 단순 업무용으로 자동차를 사용하고자 하는 경우에는 자동차리스보다는 더 저렴한 렌터카를 선호
- 공용차량을 운행하는 법인의 경우 일반적으로 더 가격이 저렴한 렌터카를 선호하지만, 고위급 임원들의 의전용 차량으로 이용하는 경우에는 “하, 허, 호” 번호판 표식이 없는 자동차리스를 선호
- 순수한 개인 소비자의 경우 자동차를 필요경비로 하는 소득세 감면혜택을 받지 못하므로, 더욱 가격에 민감하게 반응하여 상대적으로 가격이 저렴한 렌터카를 선호
- 이와 같이 다양한 소비자 계층의 스펙트럼이 존재하지만, 장기시장에서 렌터카와 자동차리스는 서로 대체관계에 있으므로 동일한 하나의 시장으로 확정 가능
- 자동차리스의 높은 가격에 민감하게 반응하지 않는 소비자계층이 존재하고 있기는 하지만, 렌터카와 자동차리스의 가격에 민감하게 반응하는 경계선의(marginal) 소비자계층이 존재하고 있고, 렌터카 사업자와 자동차리스 사업자들은 이와 같은 소비자계층에 초점을 맞추어 가격을 책정하고 있으며, 그리고 이와 같이 책정된 가격이 모든 소비자계층에 동일하게 적용되고 있다면, 이는 동일한 가격시스템의 적용을 받는 것이므로 하나의 시장으로 확정 가능
- ※ 시장확정의 대표적 방법론인 가상적독점사업자 테스트 혹은 SSNIP(Small but Significant Nontransitory Increase in Price) 테스트에 따르면 관련사업에 가상적으로 독점적 사업자가 탄생할 경우 1~2년 기간 동안 5~10% 이상의 가격인상을 단행할 수 있는 최소 범위를 동일 시장으로 확정함

- 그런데 장기렌터카의 독점사업자가 그러한 가격인상을 단행할 경우 가격에 민감한 상당수의 고객들이 자동차리스로 구매를 전환할 것이고, 그 반대의 경우도 마찬가지이므로, 비록 충성고객이 존재한다고 하더라도 SSNIP 가격인상은 현실화되지 않을 가능성이 큼
- 장기렌터카와 자동차리스를 아우르는 독점사업자가 나타날 경우에만 그러한 가격인상을 단행할 수 있을 것이기 때문에 결국 두 사업을 합쳐서 하나의 시장으로 확정하는 것이 적절함

(3) 단기시장 확정 : 단기렌터카 시장만 존재

□ 단기시장은 1년 미만의 단기렌터카 시장으로 구성

- 서비스기간을 1년 이상으로 정하고 있는 「여신전문금융업법」 시행령 제2조 제4항에 따라, 자동차리스 사업자는 1년 미만 기간의 자동차리스 서비스를 제공하지 못함
- 이와 같은 제한은 본질적으로 금융업의 속성을 띠고 있는 리스의 성격에 따른 것이며, 단기시장에는 자동차리스 서비스가 존재하지 아니함
- 자동차리스 사업자는 리스대상 물건에 대해서 단기렌탈업을 하지 못하도록 금지하고 있는 「여신전문금융업 감독규정」 제7조의2에 따라 1년 미만의 단기렌터카 사업도 겸업할 수 없음
- 단기시장에서는 오로지 렌터카 사업자들만 서로 경쟁을 하고 있음

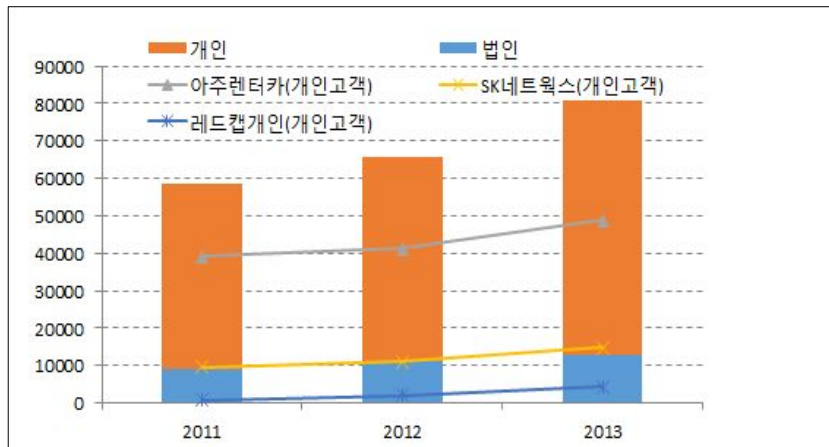
□ 단기시장은 1년 이하의 렌터카 시장으로 출장이나 레저 목적으로 이용하는 시장과 사고대차를 위한 시장

- 사고대차 시장과 출장이나 레저를 위한 단기대여는 소비자의 이용목적이 원천적으로 다르며 또한 사고대차시장은 대형업체가 아닌 영세업체가 주로 공급자임

□ 단기시장은 개인 고객 중심의 렌터카 시장

- 단기렌터카 시장은 주요 고객이 법인이 아니라 개인이며, 개인 레저용과 비즈니스용 및 사고대차 등이 많은 부분을 차지
- 단기시장에서는 법인고객보다 개인고객의 비중이 훨씬 높으며, 아주렌터카, SK네트웍스, 레드캡투어 모두 꾸준히 개인고객을 유치하고 있음

<그림 3-13> 단기렌터카 시장 고객구조



2. 시장집중도

(1) 장기시장

- 장기시장에는 장기렌터카와 자동차리스가 존재함
- 장기렌터카의 경우, 대여기간에 따른 렌터카 사업자의 매출액 분포는 업계에서 집계되고 있지 않으므로, 장기렌터카 매출의 현황을 파악하기 어려움
- ※ 장기렌터카 매출자료가 없으므로, 장기시장의 시장점유율 및 시장집중도 산정이 불가능

- 확보된 자료의 한계 내에서, 장단기 렌터카 전체와 자동차리스를 합산한 통계는 가능함
 - 금액기준으로 장단기 렌터카 시장 전체와 자동차리스 시장을 비교하면 <표 3-7>의 자동차리스 취급액(6.6조원)이 <표 3-1>의 렌터카 매출액(3.2조)의 2배가 넘지만, 렌터카 시장은 매출액 기준인 반면 자동차리스시장은 자동차 취급액 기준이므로, 단순한 비교 또는 합계는 큰 의미가 없음
 - 따라서 두 시장을 비교할 때는 동등한 지표인 등록대수를 기준으로 해야 함
- 앞의 <표 3-2>와 <표 3-7>에서 각각 알 수 있는 바와 같이 렌터카와 자동차리스를 등록대수 기준으로 분석할 때, 장단기 렌터카 시장 전체와 자동차리스 시장을 합해서 가장 큰 점유율을 차지하는 기업은 렌터카 시장의 상위 3개 업체인 kt금호렌터카, AJ렌터카, 현대캐피탈 3개사로 추정됨
 - 그러나 kt금호렌터카와 AJ렌터카의 경우 단기렌터카와 장기렌터카를 합산한 등록대수인 반면, 현대캐피탈은 장기렌터카와 자동차리스의 합산한 등록대수이므로, 단기와 장기의 등록대수가 혼재되어 있기 때문에, 장기 시장에서 정확히 어떤 회사가 1위를 차지하고 있는지는 알 수 없음
 - 장단기 렌터카 시장 전체와 자동차리스 시장을 합하여 계산할 때, 등록대수 기준으로 현대캐피탈이 업계 1위를 차지하고 있을 것으로 추정되지만, 현대캐피탈은 자동차 등록대수를 미공개하고 있으므로 정확한 결과는 불분명

(2) 단기시장

- 자동차리스는 1년 미만의 단기서비스를 제공하지 않으므로, 단기시장에는 단기렌터카만 존재
- 단기렌터카 시장은 매출액 기준으로 kt금호렌터카가 월등히 1위의 지위를 차지하고 있으며 그 다음이 AJ렌터카임

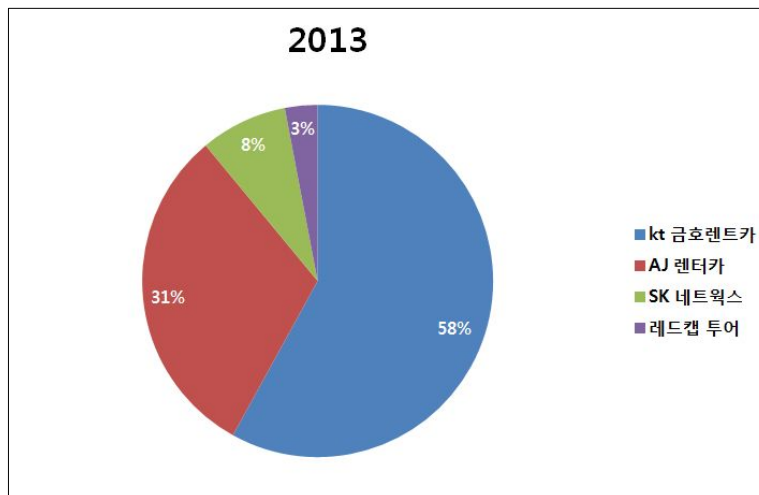
<표 3-12> 단기렌터카 시장 상위 4업체 매출액

(단위: 백만원)

	2011	2012	2013
kt금호렌터카	98,896	95,452	110,385
AJ렌터카	46,601	50,439	59,429
SK네트웍스	10,192	12,243	16,157
레드캡투어	1,590	2,958	5,153

자료: 전국렌터카사업조합연합회

<그림 3-14> 단기렌터카 시장 상위 4개 업체 시장점유율(매출액 기준)



- 현재 확보된 자료는 단기렌터카 시장 상위 4업체의 매출액에 불과하며 중소 렌터카 업체의 자료는 통계치에 잡히지 않으므로, 단기렌터카 시장 전체의 규모는 알 수 없음
- 현재 확보된 자료의 한계 내에서, 앞의 <그림 3-6> 렌터카 시장 전체의 시장점유율과 <표 3-12> 단기렌터카 시장 상위 4업체의 매출액으로 판단할 때, 단기렌터카 시장은 시장집중도가 높은 시장으로 추정됨

- 앞의 <그림 3-6>에서 알 수 있는 바와 같이, 2013년 등록대수 기준으로 장 단기를 모두 합한 전체 렌터카 시장에서 kt금호렌터카, AJ렌터카, 현대캐피탈, sk네트웍스, 즉 상위 4개사가 53.9%의 시장점유율을 차지하고 있음
- 그런데 <그림 3-14> 에서 나타난 바와 같이, 단기렌터카 시장 상위 2개 업체인 kt금호렌터카와 AJ렌터카의 매출액을 합하면 단기렌터카 시장 상위 4개사 합산 매출액 중 거의 89%에 달하므로, 단기렌터카 시장은 시장집중도가 높은 시장일 것이라고 추정할 수 있음

3. 경쟁방법

(1) 네트워크를 이용한 경쟁

- 렌터카와 자동차리스는 네트워크 산업의 특징을 강하게 띠고 있으므로, 규모가 큰 사업자가 더 많은 고객을 확보할 수 있음
 - 이는 이용하는 고객이 많은 업체일수록 더 다양한 차종을 제공하고 더 넓은 지역에서 서비스를 제공하게 되므로 이에 따라 서비스의 품질도 증가하여 고객의 효용도 비례하여 증가하는 네트워크 외부성(Network Externality)이 발생하기 때문
 - 규모가 큰 사업자일수록 차량을 다량으로 확보하는 과정에서 자동차제조사로부터 수량할인(volume discount)을 받거나 보험료 산정에 있어서 보험사로부터 더 낮은 요율의 적용을 받으므로, 더욱 유리하고 많은 혜택을 소비자에게 제공할 수 있음
- 고객유치방법에 있어서도 전국적인 망의 확보가 중요한데, 전국의 어느 곳에 거주하는 고객일지라도 쉽게 접근할 수 있는 거점이 확보되어 있어야 서비스의 상담뿐만 아니라 자동차의 인도 및 반납에 있어서 유리하기 때문
 - 따라서 전국적인 네트워크 거점을 가진 사업자가 중소규모의 사업자보다 고객을 유치하는 데 있어서 매우 유리함

- 경쟁방법에 있어서는 다른 산업과 다르게 보편화되어 있는 영업패턴이 존재하지 않으며 개별 렌터카 회사 또는 자동차리스 회사는 원가 절감, 고객 확보, 영업망 확대 서비스 확충 등을 적절히 조합하여 수익을 창출하는 구조여서 회사마다 사업방식과 규칙이 상이할 수 있음
- 규모가 큰 업체일수록 가격적인 측면에서 이점을 제공하기보다는 대기업에 대한 고객의 신뢰감을 바탕으로 더 안정적인 사후관리서비스를 제공하는 방법 등으로 소비자를 공략하고 있음
 - 이에 비해 규모가 작은 중소기업일수록 더 낮은 가격을 제공하거나 부가적으로 썬팅이나 블랙박스 등을 장착하여 주는 등 추가적인 서비스를 제공하는 방식으로 소비자를 공략하고 있음
- 따라서 렌터카 또는 자동차리스의 비용처리로 인한 세금감면을 통해 가격에 민감하지 않은 기관 또는 법인고객일수록 조금 더 높은 가격일지라도 안정적인 사후관리서비스를 제공하는 대규모 업체를 선호하고 있음
 - 이에 비해 가격에 민감한 개인고객일수록 더 유리한 가격혜택을 제공하는 중소업체를 선택하는 경향이 있음

(2) 고객의 특성에 따른 경쟁

- 계약상대자의 특성에 따라 크게 법인을 상대로 하는 서비스와 개인을 상대로 하는 서비스로 구분하여 볼 수 있음
- 법인고객이나 개인고객이나에 따라 고객을 유치하는 방식이 다름
 - 대기업 계열인 렌터카 회사 또는 자동차리스 회사의 경우, 중소규모 렌터카 사업자와는 달리 자사 계열사인 법인고객의 확보가 용이하다는 점에서 유리한 고지를 점하고 있으며, 영업맨들을 통해 주로 안정적인 수익을 제공하는 법인고객 또는 기관고객을 중점적으로 유치하고 있음

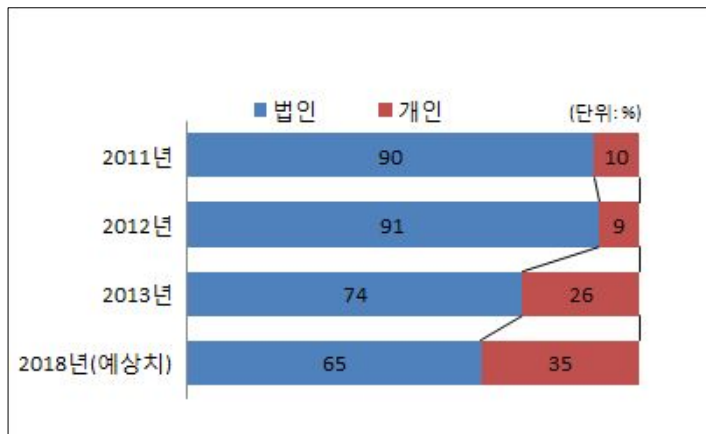
<표 3-13> 수요자 특성에 따른 영업방식 분류

구분		용도
개인		일반업무
		레저용(관광, 여행목적)
		기타 용도
단체 및 교육기관		업무용
관공서		업무용
사업체	일반사업체	업무용
	여행, 관광업체	
	공기업	

자료: 조영석·박수규 편저(2014). p.15 의 표를 재구성

- 최근에는 홈쇼핑을 이용한 마케팅이 장기렌터카 시장에서 활성화됨에 따라 저렴한 장기렌터카 비용을 부각시켜 렌터카 사업자들이 개인고객을 대폭 유치하고 있음
- 이에 따라 장기렌터카 시장에서 개인고객의 비율이 최근 몇 년간 비약적으로 증가하고 있음

<그림 3-15> kt금호렌터카의 장기렌터카 이용자 중 법인과 개인의 비중



출처: “초기 비용 덜 들어… 차값 비싸고 보험료 부담 클수록 장기렌터카가 유리”, 조선Biz, 2014.8.27.

제4장 자동차대여업 해외사례

제1절 미국

1. 렌터카

(1) 규제현황

가. 기본법령

- ☐ 한국이나 일본에 비해 미국에서는 렌터카 영업과 관련된 법적인 규제가 거의 없음
 - 미국에는 렌터카 영업 인허가 및 운영 등을 규제하는 독립된 별도의 법률이 없으며, 주법 혹은 연방법 내에 보험, 세금, 요금 등 관련 조항이 포함되어 있음
 - 예를 들면 뉴욕의 경우 New York State Code, General Business Law(GBS), Article 26 Section 391-g, 391-z, 396-z, 398-b 등에서 렌터카 영업에 대해 규정하고 있음

나. 차량보유 대수

- ☐ 미국은 렌터카 사업 영위와 관련하여 최소한의 차량보유대수 등에 대한 특별한 규정이 없기 때문에 시장 진입 장벽이 높지 않음

다. 차고지 보유

- ☐ 차고지 보유 및 면적 확보와 관련하여 특별한 규정이 없음

라. 사무실(주사무소 및 영업소)

- ☐ 주사무소나 영업소와 관련하여 특별한 규제가 없으며 사업자 등록 시 주 사무소 기입을 요함

마. 차종제한

- ☐ 미국은 사업운영에 있어서 차종에 대한 규제가 없기 때문에 승용차, 준대형차, 승합차, 화물차, 캠핑차 및 특장차 등 전 차종에 대한 대여 영업이 가능함

바. 요금규제

- ☐ 요금에 대한 규제는 없으나 대여요금에 포함되는 공항 렌터카 시설 이용료 (Consolidated facilities charge)에 대해서는 외부 독립 감사에 의한 검토 등에 대한 규정을 두고 있기도 함 (New York State Code, General Business Law, Article 26 Section 396-z (f) 참조)

사. 렌터카 보험 관련

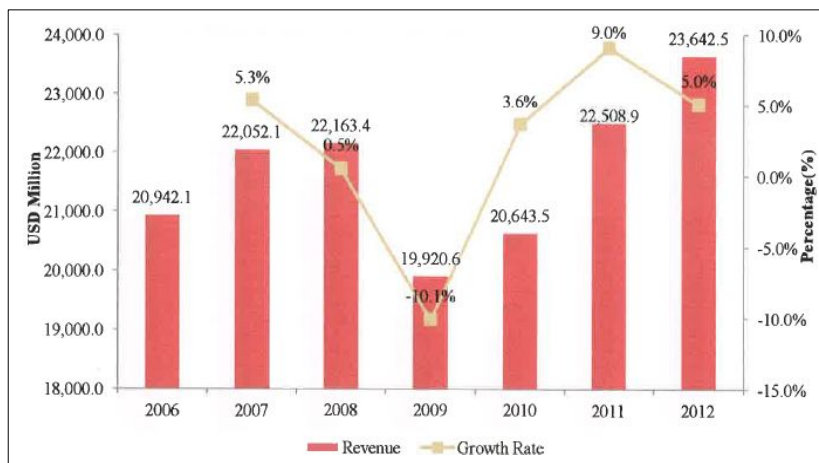
- ☐ 미국의 경우 대부분의 주에서 Liability Insurance(LI) 가입을 자동차 등록 요건으로 규제하고 있기에 LI에 가입하지 않은 자동차 운전은 불법임
 - 렌터카의 경우도 대부분의 주에서 렌터카업체에게 대여 시 LI를 제공하도록 하고 있으며 업체는 렌트요금에 LI를 포함하여 부과하고 있음
 - 사고시 보험료 지급으로 인한 보험금 증가로 인해 영세 렌터카사업자들의 수익성이 악화되는 것을 막고자 일부 주에서는 렌터카 대여자의 개인 자동차 보험을 LI의 주보험으로 하는 법안이 상정되어 있기도 함

(2) 시장현황

가. 업계현황

- 미국 렌터카 시장은 약 240억 달러 (2012년 기준) 규모로 추정되며 현재 등록된 렌터카 수는 186만대에 달함
- 대체적으로 완만한 성장세를 유지하고 있으며 항공여행업에 직접적으로 영향을 받기 때문에 항공 여행 수요가 다소 상승한 2010년 이후로 성장세를 보임

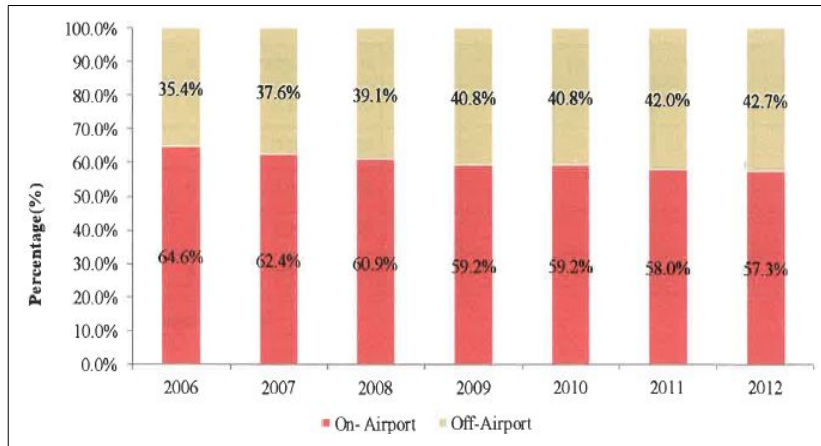
<그림 4-1> 미국 렌터카 시장규모 현황



자료 : KEN RESEARCH North America Car Rental Industry Outlook to 2017, p.34.

- 일반 승용차량, 레저용 차량의 대여를 넘어서 상업용 트럭 렌터카 대여 및 카셰어링 등으로 사업영역을 확대하고 있음
- 도시 간 원거리 이동시에는 주로 비행기를 이용하지만, 공항에서부터 최종 목적지까지 이동할 때는 렌터카가 필요하기에 on-airport rent 시장 비중이 59%를 차지함

<그림 4-2> 미국 공항/비공항 렌트 현황



자료 : KEN RESEARCH North America Car Rental Industry Outlook to 2017, p.38.

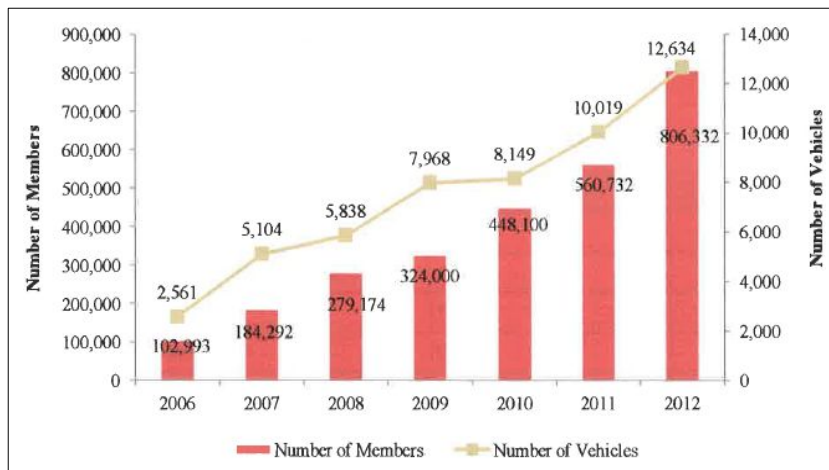
<표 4-1> 미국 사업자별 매출 현황 (USD Million)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Enterprise Rent-A-Car Compny	10,000.0	10,400.0	9,500.0	9,892.6	11,100.0	11,500.0
Hertz Global Holdings Inc.	4,583.7	4,347.84	3,864.4	4,194.4	4,518.1	5,219.3
Avis Budget Group Inc.	4,679.0	4,695.0	3,967.0	3,893.0	4,108.4	4,414.2
Dollar Thrifty Automotive Group	1,646.4	1,594.3	1,466.5	1,456.0	1,466.2	1,102.3
Others	1,143.0	1,126.3	1,122.7	1,207.5	1,316.2	1,406.7
Total	22,052.1	22,163.4	19,920.6	20,643.5	22,508.9	23,642.5

자료 : KEN RESEARCH North America Car Rental Industry Outlook to 2017, p.52.

- 상위 4개 업체가 전체 시장의 97%를 차지하는 과점화된 시장으로 현재도 상위 업체들간의 M&A가 활발하며, 2012년 업계 3위인 Herz가 업계 4위인 Dollar thrifty를 23억 달러에 인수했으며 2위 업체인 Avis는 카셰어링체인 Zipcar를 5억 달러에 인수함
- Enterprise Rent-A-Car는 총 110만여 대의 차량을 운행하는 미국내 최대 업체임
- Hertz는 미국에서 가장 많은 공항 영업소를 보유하고 있으며 유럽에서도 81개의 공항 영업소를 운영 중인 세계 최대의 렌터카 회사로 미국 내 33만여 대의 차량 보유
- Avis Budget은 총 34만 대의 차량을 보유하고 있으며 미국, 캐나다, 호주 등에서 네트워크를 직접 운영하고 있음
- Dollar Thrifty Automotive Group은 14만 대의 차량 보유

<그림 4-3> 미국 카셰어링 시장규모 현황



자료 : KEN RESEARCH North America Car Rental Industry Outlook to 2017, p.45.

- 유류비의 가파른 상승 등으로 지난 몇 년간 카셰어링이 미국 렌터카 시장에서 점점 시장규모를 확대하고 있으며, 주요 렌터카 사업자들도 기존 사업자와의 파트너십을 통하거나 독자적인 사업체를 통해 카셰어링에 적극적으로 동참하고 있음

2. 자동차리스

(1) 규제현황

가. 기본법령

- 미국에서는 자동차리스 영업과 관련된 법적인 규제가 거의 없으며, 자동차리스 영업 인허가 및 운영 등을 규제하는 독립된 별도의 법률이 없음

나. 기타규제

- 사업허가에 필요한 리스업 라이선스 발급 (각 주마다 세부 발급 요건은 차이가 있음) 이외에 최소 보유 차량 대수, 차종 제한, 차고지 관련 규제 등이 없음
- 각 주마다 관련 법을 통해 보험과 소비자보호 관련 규정은 마련해 두고 있음
 - 예를 들면 연방 법률인 ‘the Federal Consumer Leasing Act’ 는 소비자의 알 권리에 대해 규정하고 있으며 New Jersey주의 ‘the Consumer Protection Leasing Act’ 또한 ‘colling off period’ 등 자동차리스계약시 소비자의 권리에 대해 규정하고 있음. Florida 주의 Title XXIII Chapter324는 리스차량 제공시 의무 보험 한도 등에 대해 규제하고 있음

(2) 시장현황

- 글로벌 금융위기 이후 미국 신차판매 자동차 중 리스된 차량의 비중이 증가하고 있음

- 미국 신차판매 자동차 중 리스된 차량의 비중은 매년 꾸준히 증가해 2014년 1~2월 27.9%로 역대 최고치를 기록함
- 리스업 초기에는 비금융권 리스업체와 자동차 제조업체의 리스업 자회사가 산업을 주도했으나 최근 금융기관 자회사의 리스업이 성장세를 보임

제2절 영국

1. 렌터카

(1) 규제현황

가. 기본법령

- 영국도 미국과 유사하게 렌터카 영업과 관련된 법적인 규제가 거의 없으며, 렌터카 영업 인허가 및 운영 등을 규제하는 독립된 별도의 법률이 없음
- 렌터카 및 리스 산업을 위한 단체인 영국의 차량렌트·리스 협회(British Vehicle Rental and Leasing Association)가 1969년 정부로부터 승인받은 'Code of Conduct'를 회원사들이 엄격하게 준수하고 있는 등 업계 자율규제를 행하고 있음

나. 차량보유 대수

- 렌터카 사업 영위와 관련하여 최소한의 차량보유대수 등에 대한 특별한 규제가 없음

다. 차고지 보유

- 차고지 보유 및 면적 확보와 관련하여 특별한 규정이 없음

라. 사무실(주사무소 및 영업소)

- ☐ 주사무소나 영업소와 관련하여 특별한 규제가 없음

마. 차종제한

- ☐ 미국과 마찬가지로 대여 가능 차종에 대한 규제가 없음

바. 요금 지불 규제

- ☐ 차량 도난 혹은 교통법규 위반 등에 대비 렌트 시 현금 지불은 거의 이루어지지 않고 있으며 신용카드 거래가 대부분이고, 현금으로 대여 하고자 할 때는 차량이용요금 전액을 보증금으로 예치해야 함

사. 렌터카 보험 관련

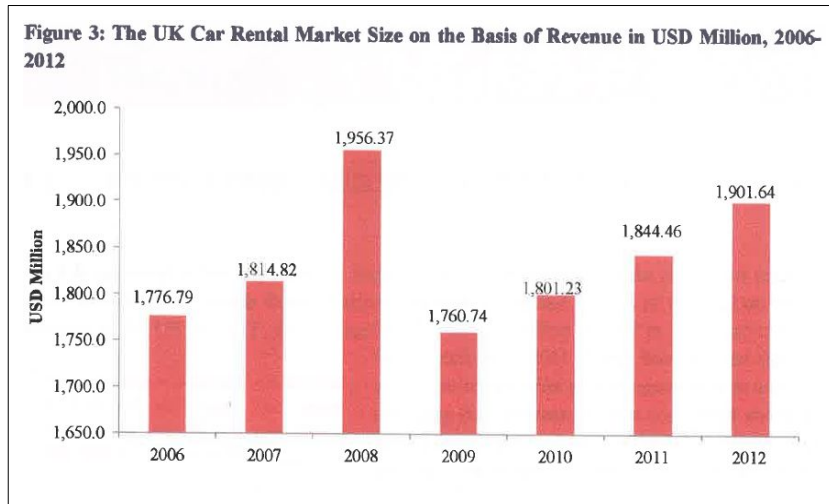
- ☐ 영국에서는 렌터카 대여 시 렌터카사업자들이 보험을 제공하게 되어 있으나 보험에 의해 커버되는 손상이나 계약 초기에 ‘파손확인서’에 표시된 손상 이외의 손상에 대해서는 대여인이 부담하도록 함
- 렌터카 대여인에게 CDW(Collision Damage Waiver 차량충돌 손해보험)나 TPW(Theft Protection Waiver 도난 보호 손해보험)를 가입하도록 유도하고 있는데, 이는 도난 및 차량 파손으로 야기되는 보험 초과액에 대해서 대여인이 지불해야 하는 비용 및 부담을 줄이기 위함임

(2) 시장현황

가. 업계현황

- ☐ 영국 렌터카 시장은 약 19억 달러 (2012년 기준) 규모로 추정되며 현재 등록된 렌터카 수는 28만대에 달함
- 경기 회복 및 이로 인한 영국방문 외국인 여행자의 증가 등으로 경기 침체기인 2008~2009년 이후 성장세를 보이고 있음

<그림 4-4> 영국 렌터카 시장규모 현황



자료 : KEN RESEARCH The UK Car Rental Industry Analysis to 2017, p.19.

- 미국과 유사하게 일반 승용차량, 레저용 차량의 대여를 넘어서 카셰어링, 특수차 등으로 사업영역을 확대하고 있음

<표 4-2> 영국 렌터카 등록 차량규모 현황

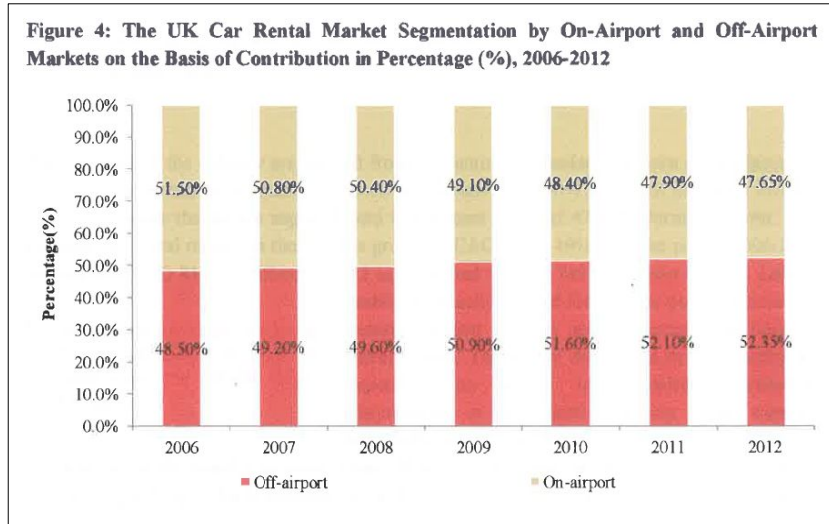
Table 3: The UK Car Rental Market Size by Number of Fleets, 2006-2012

Particulars	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Rental Passenger Cars	184,195	208,003	189,491	177,356	172,593	181,014	183,160
Rental LCV	93,872	78,714	85,694	109,176	75,666	77,002	96,086
Total Rental Fleet Size	278,067	286,717	275,185	286,532	248,259	258,016	279,246

자료 : KEN RESEARCH The UK Car Rental Industry Analysis to 2017, p19

- 공항에서 최종 목적지까지 이동시 사용되는 on-airport 시장 비중보다 도시간 이동시 이용하는 off-airport 비중이 다소 높음

<그림 4-5> 영국 공항/비공항 렌트 현황



자료 : KEN RESEARCH The UK Car Rental Industry Analysis to 2017, p21

- 상위 4개 업체가 전체 시장의 62.8%를 차지하고 있는데 상위 4개 업체가 전체 시장의 97%를 차지하는 미국 시장에 비해 대기업에 의한 시장 잠식이 훨씬 덜함

<표 4-3> 영국 사업자별 매출 현황 (USD Million)

Particulars	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Europcar	36.27%	30.08%	28.17%	26.42%	25.04%	25.93%
Avis Budget	12.34%	11.32%	12.32%	11.55%	12.90%	14.31%
Hertz	10.79%	9.61%	8.76%	9.76%	11.55%	12.20%
Sixt	9.92%	9.77%	9.97%	8.16%	7.76%	10.36%
Others	30.68%	39.22%	40.78%	44.11%	42.74%	37.20%
Total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

자료 : KEN RESEARCH The UK Car Rental Industry Analysis to 2017, p35

2. 자동차리스

(1) 규제현황

가. 기본법령

- ☐ 영국에는 리스회사 설립과 운영에 대한 특별한 법규정이 없음

나. 기타규제

- ☐ 차량대여업과 마찬가지로 영국의 차량렌트·리스 협회(British Vehicle Rental and Leasing Association)를 통한 자율규제를 행하고 있음

(2) 시장현황

- ☐ 영국의 자동차리스 시장은 '90년대 초반에 세계 3위 시장이었으나 이후 침체를 맞고 있음⁶⁾
 - 운용리스와 금융리스 모두 90년대 마이너스 성장에서 2000년대 성장세를 보임

6) 모창환, 「자동차대여사업의 발전방안 연구」, 한국교통연구원, 2006, p141.

제3절 독일

1. 렌터카

(1) 규제현황

가. 기본적 규제 방식

- ☐ 독일의 경우 렌터카 사업에 대한 단일 규제는 존재하지 않으며 허가 및 기본적인 규제에 관해서 몇몇의 법령들을 기반으로 하여 독일 각 주의 담당 기관을 통하여 영업 허가와 관리 감독이 이루어짐
- ☐ 특히 독일의 경우 렌터카 사업에 있어 몇 가지 종류로 구별하여 서로 다른 규제체계를 운영하고 있음
 - 즉 차량만 빌려 쓰는 자가운전 렌터카(Mietwagen für Selbstfahrer) 방식과 운전사와 함께 차량을 대여하는 운전기사 수반형 렌터카(Mietwagen mit Fahrer) 방식으로 나누어 차량 렌트 사업을 구분함⁷⁾

나. 기본법령

- ☐ 차량만 빌려 쓰는 자가운전 렌터카(Mietwagen für Selbstfahrer) 방식에 관해서는 「임대차량의 자가운전에 대한 영업상 감독에 관한 규정(Verordnung über die Überwachung von gewerbsmäßig an Selbstfahrer zu vermietenden Kraftfahrzeugen und Anhängern)」을 통해 규제되고 있음⁸⁾
- 시장 진입과 그 운영에 관해 그리고 차량의 성능과 안전을 위한 특별한 규제내용들을 제외하고는 렌터카 사업의 운영에 관한 특별한 규제는 없음
- ☐ 이에 반해 운전사와 함께 차량을 대여하는 운전기사 수반형 렌터카

7) <http://de.wikipedia.org/wiki/Leihwagen> 2014년 9월 24일 최종접속.

8) <http://de.wikipedia.org/wiki/Leihwagen>

(Mietwagen mit Fahrer) 방식에 대해서는 연방차원에서 「여객운송법 (Personenbeförderungsgesetz: PBefG)」을 통해 규제하고 있으며, 각 지방별 담당기관이 약간의 사업신청서를 종합적으로 심사하여 이를 허가하는 방식을 취하고 있음

- 특이한 점은 각 주의 담당기관은 사업신청서의 제시 전에 미리 중요사항에 대한 정보와 사업 규제에 관하여 미리 조언을 해주며 상의할 수 있는 제도를 두어 운영함

다. 사업허가

- 차량만 빌려쓰는 자가운전 렌터카(Mietwagen für Selbstfahrer) 방식에 있어서 렌터카 사업을 시작하기 위해서는 우선 사업신고 절차를 거쳐야만 하며, 차량등록을 하여야 함
 - 「임대차량의 자가운전에 대한 영업상 감독에 관한 규정 (Verordnung über die Überwachung von gewerbsmäßig an Selbstfahrer zu vermietenden Kraftfahrzeugen und Anhängern)」에 따라 어떤 독립적인 사업을 운영할 지에 관해 사업신고를 하여야 하며, 이때 사업내용에 관한 신고로 충분하며 그 이외의 특별한 허가 과정을 요하는 것은 아님⁹⁾
 - 또한 도로교통법(Straßenverkehrsgesetz)의 적용을 받아 담당관청에 차량을 등록할 의무를 부담함
- 이에 반해 운전기사 수반형 렌터카(Mietwagen mit Fahrer) 방식의 경우에는 「여객운송법(Personenbeförderungsgesetz: PBefG)」에 사업허가와 관련하여 특별한 내용을 규정하고 있음
 - 독일 여객운송법(PBefG) 제2조에서는 택시 또는 렌터카를 하려는 사람들과 기업은 각주 도로교통과의 특별한 영업허가를 받아야 하며, 이에는 운전자

9) Autovermietung-gewerberechtliche Voraussetzungen: www.starterzentrum-rlp.de. 2014년 8월 29일 최종접속.

의 면허와 적합성 등에 관한 엄격한 심사가 포함됨

라. 차량상태에 관한 감독 규정

- 차량만 빌려 쓰는 자가운전 렌터카(Mietwagen für Selbstfahrer) 방식의 경우 사업자에게 강제되는 요건은 i) 사업 등록시 부가적 사업 계획서상 각 차량의 사용 연식을 기재할 의무와 ii) 이에 관한 엄격한 기술적 감독 조치를 미리 마련할 의무임¹⁰⁾
 - 기술적 감독 조치와 관련하여, 두 번의 주요 검사를 해야 할 의무가 있으며 이러한 의무를 이행하는 경우에만 영업이 허락되어짐
 - 그 이외 렌터카 사업자는 블랙박스 등 녹화장치를 마련하여 차량의 충돌 시 그 내용을 기록하도록 하여야 함¹¹⁾
- 이에 반해 운전기사 수반형 렌터카(Mietwagen mit Fahrer) 방식의 경우에는 「여객수송에 있어서 운송회사의 영업에 관한 규정(Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr: BoKraft)」에서 차량상태에 관한 감독에 관한 좀 더 자세한 규정을 마련하고 있음

(2) 시장현황

가. 업계현황

- 독일의 렌터카는 꾸준한 증가세를 보이다 최근에 성장세가 둔화된 상황임
 - 독일 렌터카의 총 매출은 2009년(14,480,000유로), 2010년(15,470,000유로), 2011년(16,120,000유로) 그리고 2012년(15,610,000유로)로 나타남¹²⁾

10) <http://de.wikipedia.org/wiki/Leihwagen>

11) <http://de.wikipedia.org/wiki/Leihwagen>

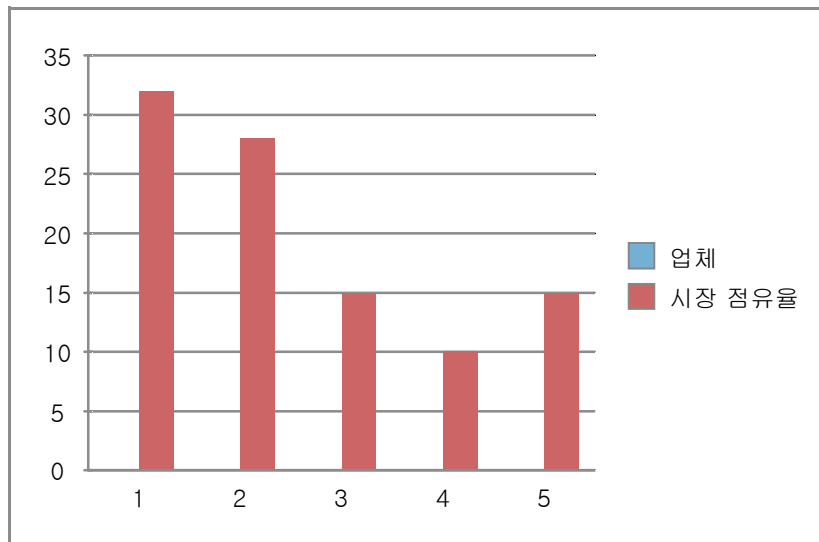
12) Autovermietung-Statista-Dossier 2014, Statista, S. 6.

- 독일의 렌터카 사업은 독일의 거대 자동차 제조업체와 밀접한 관계를 맺고 있으며, 대주주들이 대규모 자동차 제조업체인 경우가 많음
- 독일의 대규모 자동차 제조업체들은 그들의 새 상품을 자동차 렌터카 업체에 인도하여 약 6개월에서 9개월 정도의 단기간 동안만 상업적으로 대여토록 한 뒤 다시 자동차 시장에서 판매하거나 경매에 참여토록 하고 있음¹³⁾

나. 업체현황

- 독일에서는 주요 상위권 업체들이 시장을 장악하고 있으며, 2012년 기준으로 독일 국내에서 Sixt가 가장 큰 시장점유율을 보유하고 있는 것으로 조사됨

<그림 4-6> 독일 렌터카시장의 상위권업체 시장점유율



자료: Euromonitor, Diverse Quellen, Frankfurter Allgemeiner Zeitung, 2014, S. 18

13) <http://de.wikipedia.org/wiki/Leihwagen> 2014년 9월 24일 최종접속.

<표 4-4> 독일 렌터카시장의 상위권업체 시장점유율

순위	업체	시장점유율
1	Sixt	32%
2	Europa	28%
3	Avis/Budget	15%
4	Herz	10%
5	그 이외	15%

자료: Euromonitor, Ibid.

- 독일 전역을 대상으로 한 렌터카 사업체의 지역적 분포도를 살펴보면, 2012년 기준으로 Nordrhein-Westfalen(1526개), Bayern(1407개), Baden-Württemberg (1005개), Hessen(795개), Niedersachsen(753개), Sachsen(631개), Rheinland -Pfalz(500개), Brandenburg(400개), Berlin(308개), Sachsen-Anhalt (270개), Saarland(97개), Hamburg(74개) 그리고 Bremen(33개)의 순으로 나타남¹⁴⁾

(3) 카셰어링(Car Sharing)의 문제

- 렌터카와 유사한 형태인 카셰어링이 현재 독일에서 무서운 성장세를 보이며 기존의 렌터카 서비스를 위협하고 있는 실정
- 카셰어링은 최근의 통신 및 네비게이션 기술의 발전을 이용하여 특정 차고지 혹은 차고지와 상관없이 원하는 장소에서 원하는 시간만큼 소비자에게 제공된 차량을 이용하는 첨단 서비스임
- 현재 독일에서 사용자가 2013년을 기준으로 전년 대비 67%가 증가한 757,000명으로 집계됨
- 특히 차고지가 따로 없는 카셰어링의 경우 2013년 기준 전년도 대비 140%의 증가율을 보이며 독일의 대도시를 중심으로 약 437,000명의 사용자가 있는 것으로 보고됨¹⁵⁾

14) Autovermietung-Statista-Dossier 2014, Statista, S. 11.

15) <http://de.wikipedia.org/wiki/Carsharing> 2014년 9월 26일 최종접속.

<표 4-5> 독일 주요 카셰어링 업체의 고객수

회사명	고객수(명)
Flinkster(Deutsche Bahn)	215000
Car2Go(Daimler)	160000
Drive Now(BMW)	126000
Fliinc	100000
Cambio	50000
Stadtmobil	30000
DeinBus	20000
Autonetzer	15000
tellAuto	15000
Book N Drive	10000
GreenWheels	10000
Nachbarschaftsauto	7000
Quicar(Volkswagen)	4000
PocketTaxi	700

자료: WirtschaftsWoche, wiwo.de¹⁶⁾

2. 자동차리스

(1) 규제현황

가. 기본법령

- 독일의 경우 자동차리스 사업에 대한 다양한 규제가 존재함
 - 일반적인 민법상의 리스 계약적 법리도 상세하게 마련되어 있을 뿐 아니라 리스 사업의 특성상 금융기관으로서의 특별한 감독 규정에 구속됨
 - 자동차리스 사업자들은 금융서비스 기업에 해당하여 「사업세 시행규칙(Gewerbesteuer-Durchführungsverordnung: GewStDV)」의 규제를 받고 은행 감독규정의 규제를 받음¹⁷⁾

16) Carsharing-Statista-Dossier 2013, Statista, S. 5.

17) Reinking/Eggert, Der Autokauf, Werner Verlag 12. Auflage, 2014, S. 1153.

- 자동차리스와 관련한 계약상 문제들은 리스 약관(Leasing-AGB)에 의하여 해결되며 약관 내용에 관한 통제도 이미 상당부분 판례를 통하여 축적되어져 있음
 - 약관 계약에 따라 물건 위험과 가격 위험을 리스 이용자에게 전가 시킬 수 있으므로, 독일 판례상 과도한 위험 이전이 금지되기에 이르렀고, 그 결과 리스 기업들이 이용자들에게 적극적으로 보험을 제공하게 된 계기가 됨¹⁸⁾

나. 계약상의 문제

- 독일의 경우 자동차리스 계약에는 몇몇의 특정 유형들이 존재하며 이에 따라 그 법률 요건과 법률 효과에 차이가 생긴
 - 우선 i) 리스 공급자의 손해보험을 포함한 리스 계약(Leasingvertrag mit Andienungsrecht des Leasinggebers), ii) 리스 수령자와 초과 판매액의 분배를 통한 남은 가치의 보존을 내건 리스 계약, 그리고 iii) 계약금을 걸고 취소가 가능한 리스 계약의 3가지 형태가 전형적인 리스 계약의 모델로 알려져 있음
 - 이에 더하여 사용 거리 측정에 기인한 리스 계약(Leasingvertrag mit Kilometerabrechnung)도 거래계에서 빈번히 체결되어지고 있음
- 리스 계약은 경제적 실질에 있어서 금융의 성격을 띠고 있기 때문에 법률적으로는 임대차의 형식을 띠면서도 각 리스 계약에 따라 그 법률관계가 복잡해 짐

다. 보험 및 부가 서비스

- 최근의 자동차 사업의 하락세의 시기와 맞물려 상당한 경쟁에 시달리는 자동차 리스사업자들은 그들의 서비스를 더욱 경쟁력 있게 만들기 위하

18) Ibid, S. 1193 ff.

여 보험, 상당 기간의 보증기간 및 조사 서비스 등에 대한 특별한 프로그램을 개발하여 제공하고 있는 것이 현실임¹⁹⁾

(2) 시장현황

가. 업계현황

- 독일의 자동차리스(Autoleasing) 제도는 경제 위기에도 불구하고 꾸준한 증가세를 보여왔고 2012년 독일 전체에서 한해 등록되는 자동차들 중에서 이미 37.3%의 시장점유율을 보여주고 있으며,²⁰⁾ 2009년 침체기에는 시장 점유율이 26.9%로 떨어진 적이 있음²¹⁾
- 독일에서는 개인고객을 상대로 하는 자동차리스 사업체의 실적은 기복이 심한 편임
 - 2009년까지 개인고객을 상대로 하는 자동차리스의 시장점유율이 10.5%에서 13.8%까지 변화가 있었으나 2010년 상당부분 손실이 발생하였고 짧은 기간의 회복 시기를 지나 2012년에는 개인고객을 대상으로 하는 리스의 시장점유율이 8%로 감소되었음²²⁾
- 이러한 배경에서 신규 개인용도 승용차를 대상으로 한 자동차리스 등록률은 전년도에 비해 7% 감소했음
 - 이 시기에 개인 자동차리스 계약의 증감폭에 대한 구체적인 자료는 존재하지 않으나 가정용으로 리스된 승용차와 관련한 개인의 등록 수치는 상대적으로 낮은 편으로 보이며 이는 그 시기에 차량을 직접 구매한 개인의 수를 고려한 결과임²³⁾

19) Ibid, S. 1151.

20) Ibid.

21) Städtler Sonderdruck aus ifo Schnelldienst 24/2010, S. 8.

22) Reinking/Eggert, op. cit, S. 1151.

23) 새 차량 혹은 중고 차량 중 구입된 승용차는 52,940,000대에 달하나 그 중 리스된 자동차는 2,950,000대로 추정됨: Autofahrer-Statista-Dossier 2013, Statista.

나. 경쟁 정책과 관련한 문제

- ☐ 독일의 자동차리스 시장에서는 폭스바겐은행(die Volkswagen Bank) 등과 같은 대규모 자동차 제조사의 계열회사 은행들이 독립적인 자동차리스 기업들에 비해 확고한 우위를 점하고 있음
 - 자동차리스 계약의 3분의 2가 이들 대규모 자동차 제조사의 계열회사 은행들에 의하여 작성되어지는 실정²⁴⁾
- ☐ 대규모 자동차 제조사의 계열회사 은행들은 독립적인 개별 자동차리스 기업들의 사업행위를 방해하거나 이들이 다른 기업들과 맺는 리스 계약들을 실질적으로 방해 할 가능성이 높음
- ☐ 이에 대한 대책으로, 자동차 제조사가 그들과 관련된 자동차리스 기업들을 부당하게 지원해 주는 행위는 엄격히 금지되며, 독일 판례는 이러한 행위를 금지시키는 것이 당해 리스 기업들에 대하여 차별대우나 사업 활동의 방해에 해당되지 않는다고 판시함²⁵⁾

다. 업체현황

- ☐ 독일에서 자동차금융 분야에서 시장지배적 지위를 가진 두 업체는 폭스바겐은행(die Volkswagen Bank)과 산탄더소비자은행(die Santander Consumer Bank)임
 - 거대 자동차 제조업체에 종속된 은행인 폭스바겐 은행(die Volkswagen Bank)은 38%의 시장점유율을 가지며, 자동차 제조업체와는 독립된 은행인 산탄더 소비자은행(die Santander Consumer Bank)은 31%의 시장점유율을 보유하고 있음

24) Reinking/Eggert, op. cit, S. 1152.

25) BGH, 12.11.1991, KZR 2/90; OLG Frankfurt am Main, 22.03.1990, NJW-RR 1992, 1133.

- 그 이하의 시장점유율을 보이는 업체들로는 메르세데스 벤츠 은행(Mercedes Benz Bank)과 베엠베 금융서비스(BMW Financial Services) 그리고 이들과 마찬가지로 제조업체와 관련된 금융 기관인 독일 자동차 사업 은행(die Bank Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe)을 들 수 있으며, 각각 약 10%의 시장점유율을 보여주고 있음²⁶⁾
- 자동차리스 전문 기업들의 경우에도 수치에는 차이가 있지만 자동차금융 기업들의 시장점유율과 유사한 형태를 보여 주고 있음
 - 즉 시장 지배력을 가진 기업들은 폭스 바겐 은행(die Volkswagen Bank)과 산탄더 소비자 은행(die Santander Consumer Bank) 그리고 ALD Automotive순으로 보여짐
 - 시장 지배적 사업자로서 폭스 바겐 은행(die Volkswagen Bank)은 40%의 시장점유율을 가지며 그 다음으로 산탄더 소비자 은행(die Santander Consumer Bank)이 18%의 시장점유율을 그리고 ALD Automotive가 또한 거대 자동차 제조업체와 독립된 금융기관으로서 7%의 시장점유율을 보여주고 있음²⁷⁾
- 자동차 금융 및 리스 사업체와 연계된 자동차 보험시장의 경우에도 폭스 바겐 보험 서비스(Volkswagen Versicherungsdienst)가 흔히 자동차 판매상과 연계하여 42%의 시장점유율을 보유하고 있으며 그 뒤로 뉘른베르그/가란타(Nürnberg/Garanta), 메르세데스 벤츠 은행(Mercedes Benz Bank) 그리고 알리안츠(Allianz)의 순으로 시장점유율을 보여주고 있음²⁸⁾

(3) 장기렌터카(Langzeitmiete)와의 문제

- 장기간의 렌터카(Langzeitmiete) 제도의 경우 소유권은 렌터카 사업자에게 그대로 둔 채로 최대 1년 까지 특정 자동차를 사용하는 제도로써 비교적 저

26) Gute Geschäftschancen für Finanzprodukte im Automobilmarkt, Pressemitteilung 01. August 2013, Heute und Morgen-Marktforschung Beratung, S. 2.

27) Ibid.

28) Ibid, S. 3.

렴한 가격으로 보험 및 자동차 수리 등의 제반 문제들로부터 자유로워지며 여러 다양한 차종을 이용할 수 있다는 장점을 가짐

- 독일의 경우 자동차 판매상들의 다양한 영업 전략에 따라 장기렌터카 (Langzeitmiete) 제도도 빈번히 이용되며 이와 관련하여 독일에서도 과거에는 불완전한 법적 제도의 마련을 이유로 리스 제도와의 경쟁적 문제가 제기된 적이 있으나 현재는 이러한 문제가 전혀 논의되지 않고 있음²⁹⁾

- 특히 독일에서 장기렌터카(Langzeitmiete) 제도를 선호하는 이유는 무엇보다도 리스의 경우에 엄격하게 적용되는 신용 조사 등의 금융적인 측면의 규제들로부터 자유로워 질 수 있기 때문임³⁰⁾

29) Vorgestellt in Motorwelt 10/2003, S. 42-43 ff; Reinking/Eggert, op. cit, S. 1154.

30) <http://news.miet24.de-2010/03/31/auto-langzeitmiete-%E2%80%93-die-clevere-alternative-zu-autokauf-und-leasing> 2014년 10월 5일 최종접속.

제4절 일본

1. 렌터카

(1) 규제현황³¹⁾

가. 기본법령

- 일본 렌터카의 기본 규정은 「도로운송법」 제80조 및 동법 시행규칙 제52조에 의하여 규정됨
 - 「도로운송법」을 기본으로 하여 각 지방별 운수지국장이 약간의 세부사항을 추가하여 접수된 사업신청서를 종합적으로 심사하여 이를 허가하는 방식을 취하고 있음

나. 차량보유대수

- 일본은 렌터카 영위와 관련하여 최소한의 차량보유대수 등에 대한 특별한 규정은 없으며, 다만 개인 사업자의 경우 정비책임자를 두지 않으면 9대까지만 개인이 보유하여 렌터카를 할 수 있도록 하고 있음
 - ※ 한국은 최소 50대의 차량을 보유해야지만 렌터카가 가능하도록 하는 진입규제가 존재함

다. 차고지 면적기준

- 차고지 면적과 관련하여 한국과 달리 일본은 특별한 규정이 없음

라. 사무실(주사무소 및 영업소)

31) 一般社団法人全国レンタカー協会(일본 일반사단법인 전국렌터카협회)
<http://www.rentacar.or.jp/> 2014년 9월 8일 최종접속; 위키피디아 재팬-일본 렌터카 <http://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%83%AC%E3%83%B3%E3%82%BF%E3%82%AB%E3%83%BC> 2014년 9월 8일 최종접속

- 일본은 렌터카 사업자의 사무소의 소재지 및 사무소별 차종별 차량배치계획, 그리고 사무소별 책임자를 명시하도록 규정하고 있음

마. 차종제한

- 일본은 사업운영에 있어서 취급차종이 승용차, 준대형 승합차, 일부 화물차까지 렌트가 가능하여 사업운영의 범위에 있어서 폭 넓은 활동이 가능

※ 한국은 승용차 및 15인승 이하 승합차만 렌트 가능

<표 4-6> 일본과 한국의 렌터카 차종 운영범위 비교

구분	일본		한국
렌터카 차종	자가용승용차	세부차종 제한 없음(소형/컴팩트~고급차까지 가능)	승합차(15인승 이하), 승용차
	자가용 마이크로버스	승차정원 29인 이하 차량길이 7m이하	
	자가용 트럭	경트럭, 4톤 트럭 등	
	특종용도 자동차	이사용 대형화물 운송용 트럭, 라이트밴, RV차, 복스차, 보냉차(냉동보관차) 등	
	이륜차	-	

자료: 조영석·박수규 편저(2014). p.20 재구성

바. 렌터카 보험 관련

- 일본은 회사 기준의 단체 보험료가 적용되며 국토교통성 자동차국 지침에 의하여 일정기준의 자동차 보험에 가입하도록 허가기준에 명시하고 있음
- 대인보험은 1인당 8,000만엔(약 8억 7,000만원 이상), 대물보험은 1건당 200만엔(약 2,200만원 이상), 탑승자보험은 1인당 500만엔(약 5,400만원 이상)의 보험부보조건을 규정하고 있음

사. 번호판표식

- 일본 렌터카의 경우 일반차량과 구분되는 'わ'(와)자 번호판을 사용하고 있음
- 일본의 렌터카는 기본적으로 'わ' (와)자 번호판을 사용하며 '와' 자를 다 사용하였을 경우 '레' 자 번호판을 사용하며, 경차·소형 이륜차는 '와' 를 사용하고 소형 이륜은 '로' 를 쓰기도 함

(2) 시장현황

가. 업계현황

- 일본의 렌터카 사업은 꾸준한 증가세를 보이고 있으며 2011년 2월 기준으로 총 42만 5,683대(2012년 기준474,501대)로 집계되고 있음
- 차종별로 그 구성을 살펴보면 승용차가 229,542대로 전체의 53.9%를 차지하고 있으며 다음으로 트럭이 167,685대로 39.4%, 마이크로버스가 5,532대로 약 1.3%, 기타가 전체의 5.4%인 22,924대로 집계됨
- 렌터카 사업소수는 지속적인 증가추세를 보이고 있으며 2012년 기준으로 8,155개의 사업소가 있는 것으로 나타났음
- 2013년 닛케이 비즈니스 조사결과에 따르면 일본 내 렌터카 영업소수는 2013년 4월말 기준으로 약 1만 2,100개소의 영업소가 운영되는 것으로 나타나고 있음

<표 4-7> 일본 렌터카 차량 현황

	2008	2009	2010	2011	2012
사업소수 (전년비 증가율)	6,135	6,399 (4.3%)	6,921 (8.2%)	7,746 (11.9%)	8,155 (5.3%)
차량대수 (전년비 증가율)	376,593	382,499	392,286	425,683	474,501

	2008	2009	2010	2011	2012
사업소당 차량대수	61.4	59.8	56.7	55.0	58.2

자료: 조영석·박수규 편저(2014). p.21 재인용

나. 업체현황

- ☐ 일본의 렌터카 업체는 크게 자동차 회사나 자동차딜러가 모체가 되어 설립한 업체계열과 다른 업종이 모체가 되어 설립한 비제조사계·독립계로 나누어지며, 2000년 대 이후 주유소와 자동차 관련 사업자가 운영하는 저가 렌터카 업체로 나누어 볼 수 있음
- ☐ 일본 렌터카 제조사계는 다음과 같은 특징이 있음
 - 자동차 업체와 그것에 부수하는 자동차 딜러가 출자모체로서 설립되는 형태로 취급 차량은 기본적으로 출자모체의 자동차 업체의 차종에 거의 특화되어 있음
 - 계열 딜러들은 신차 판매 및 자동차 보험 계약의 단골이기 때문에 신차를 렌터카로 하여 사용 기간(사이클)이 짧은·점포망이 광역적으로 정비되어 있는 특징을 가짐
 - 또 출자 모체란 연결 경영인 업자가 많고, 차량의 구입에 있어서는 렌터카 사업 통괄 회사와 계열의 자동차 금융(리스·크레딧)회사가 소유하여, 점포 경영 회사는 리스 형태로 빌려 운용하는 형태도 많으며 도요타 렌탈 리스처럼 사업 통괄 회사(도요타 자동차)와 점포 운영 회사(지역 계열의 딜러 출자)로 분리되어 있는 형태도 있음
- ☐ 일본 렌터카 독립계는 다음과 같은 특징이 있음
 - 전국 규모로 영업점을 거느리고 재벌로 알려진 닛폰 렌트카 서비스는 운수 기업과 기관 투자가(전 일본 공수, 후지 화재 등)의 공동 출자로 설립되었다는 특징이 있음

- 오릭스 렌터카는 모회사인 오릭스가 기존 렌터카 회사(렌터카 자판렌 엑스 렌터카 등)을 M&A로 흡수 합병시키면서 업종을 확대시켰음
- J네트 렌터카와 혼다 렌터 리스 샷포로처럼 지역 계열의 자동차 딜러에 의해 창업하면서 지역에 특화하여 사업을 실시하는 경우도 있음
- 일본의 렌터카 업체는 자동차 제작사가 렌터업에 진출한 경우가 많으며 이들이 사장의 주축이 되어 제작사의 차종을 보유하고 있으며 다른 제작사의 차종도 구비하여 독립적인 운영을 하고 있음
- 2011년 12월 말 현재 도요타 렌터리스(도요타렌터카)가 101,000대로 가장 많은 차량을 보유하고 있어 일본 렌터카 보유대수 1위를 차지하고 있음

<표 4-8> 일본 렌터카 업체 현황

순위	회사명	보유대수	비율
1	도요타 렌터리스(도요타렌터카)	101,000	21.29
2	오릭스자동차 (오릭스렌터카, 자판렌, 엑스렌터카)	48,000	10.12
3	닛폰렌터카서비스	27,500	5.80
4	다임즈모빌리티네트워크	25,000	5.27
5	닛산카렌탈솔루션	18,000	3.79
6	자노쿤렌터카	8,000	1.69
	기타	247,001	52.05

자료: 조영석·박수규 편저(2014). p.30의 표를 재구성

(비율은 2012년 기준인 전체 474,501대를 기준으로 구한 값이며 통계치의 기준에 따라 위 비율은 상이할 수 있음)

- 회사별 랭킹 6위까지의 총 보유대수는 227,500대이며 전체 렌터카 시장의 약 47.95%를 차지하는 것으로 나타났음

2. 자동차리스

(1) 규제현황³²⁾

- ☐ 일본에서 자동차리스를 다음과 같이 정의하고 있음(카 리스 Q&A, 1981)
 - 자동차리스란 “자동차를 특정 고객에게 일정 기간·일정 요금으로 대여하는 것”이며, 고객은 소유권은 얻지 못하지만 구입한 경우와 마찬가지로 사용할 수 있음
 - 자동차리스란 대여업의 성격을 가지고 있으며, 자동차리스는 ① 상품(자동차), ② 금융(자금), ③ 유지관리 비용, ④ 세금·보험의 통합 상품임
- ☐ 과거에 일본의 자동차리스는 렌터카와 동일하게 「도로운송법」과 관련 법률에 의하여 규제를 받고 있었음
 - 과거에 자동차리스는 렌터카와 동일하게 허가제도를 기본으로 하였으나, 2004년 제도 개정을 통하여 국토교통성의 허가 없이 대여인과 대여인 사이의 계약이 성립되면 자동차리스를 가능하도록 법을 변경하여 인허가 제도를 폐지하였음
- ☐ 소비자와 리스회사간 거래에 있어서 소비자 보호를 위한 내용을 소비자계약법에 명시하고 있음
 - 소비자계약법의 내용을 살펴보면, 리스회사들은 소비자들에게 리스와 관련된 상세한 정보를 정확하게 제공하도록 의무를 규정하고 있으며, 일본 리스협회는 소비자가 리스를 이용할 때 알아야 할 모든 사항을 상세히 설명하는 자료를 제공하도록 하고 있음
- ☐ 리스거래와 관련된 은행법 관련 법에서는 은행들이 리스산업에 직접 참여

32) 公益社団法人リース事業協会(일본 리스협회 사이트) <http://www.leasing.or.jp/english/index.html>

하는 것을 금지하고 자회사를 설립하여 참여하도록 하고 있으며 이러한 자회사 또한 금융리스에 국한하여 사업에 참여하도록 하고 있음(금재덕 외, 2009)

(2) 시장현황³³⁾

- 일본에서 거래되는 자동차리스 거래건수는 2013년 9월 기준으로 총 2,263,639건으로 나타났으며 이 중 승용차 리스가 전체의 약 40%를 차지하는 것으로 나타나고 있음(2013년 9월 기준)
- 자동차리스 전체 물건 중 금융리스와 메인テナンス리스의 구성비를 살펴보면 메인テナンス리스가 전체의 약 64%를 차지하는 것으로 나타남
- 자동차리스 중 승용차에 대한 메인テナンス리스는 전체 물건 중 약 65.28%를 구성하고 있는 것으로 나타남
- 자동차리스의 경우 일본 렌터카와 동일한 속성의 메인テナンス리스가 약 2/3를 차지하고 있는 것으로 나타나고 있음

<표 4-9> 일본 자동차리스 현황

	금융리스(F/L)	메인テナンス 리스(M/L)	총계	구성비
승용차	319,495	600,933	920,428	40.7%
버스	14,290	6,225	20,515	0.9%
트럭	359,785	763,860	1,123,645	49.6%
기타	121,168	77,883	199,051	8.8%
합계	814,738	1,448,901	2,263,639	100%

자료: 조영석·박수규 편저(2014). p.30의 표를 재구성

(비율은 2012년 기준인 전체 474,501대를 기준으로 구한 값이며 통계치의 기준에 따라 위 비율은 상이할 수 있음)

33) 公益社団法人リース事業協会(일본 리스협회 사이트) <http://www.leasing.or.jp/english/index.html>

제5장 경쟁 및 소비자 이슈

제1절 자동차대여업 관련 경쟁 이슈

1. 개관

- 1년 이상의 장기렌터카와 자동차리스는 서로 대체재 관계에 있어서 하나의 시장으로 확정될 수 있으므로 서로 유사한 경쟁조건에서 경쟁할 필요가 있음
 - 그러나 현행 법제 하에서 렌터카는 여객자동차 운수사업법상 규제의 적용을 받고 자동차리스는 여신전문금융업법상 규제의 적용을 받고 있으므로, 공정한 경쟁이 불가능
- 가장 이상적인 방안은 장기렌터카와 자동차리스를 하나의 법률에서 통일적으로 규제하는 것이지만, 별도의 법률을 만드는 경우 국토교통부와 금융위원회의 관할권 다툼이 발생할 것이 예상되고 오히려 새로운 규제가 신설될 우려도 있으므로 새로운 제3의 법을 만드는 데는 많은 어려움이 수반됨
 - 또한 렌터카와 자동차리스는 각기 대중교통수단과 금융수단이라는 서로 법적 성격이 다른 서비스에서 출발하였으므로, 여객자동차 운수사업법 또는 여신전문금융업법 중 하나의 법률로 규제하기에는 무리가 있음
 - ※ 일본의 경우 종래에는 자동차리스를 렌터카와 동일하게 「도로운송법」과 관련 법령에 의하여 규제하고 있었으나, 2004년 법개정을 통해 자동차리스의 경우 국토교통성의 허가 없이 대여인과 대여인 사이의 계약이 성립되면 서비스가 가능하도록 하였음
- 가장 현실적인 대안은 현행의 개별 법률에서 불필요한 규제를 없애거나 규제의 수위를 맞춤으로써 장기렌터카와 자동차리스가 서로 유사한 조건에서 경쟁할 수 있도록 하는 것임

2. 여객자동차 운수사업법상 경쟁 이슈

(1) 렌터카 차종제한 규제개선

<현황>

- 여객자동차 운수사업법 제30조 및 시행규칙 제67조는, 자동차대여사업용 자동차의 범위를 자동차관리법 시행규칙상 승용자동차와 승합자동차 중 경형, 소형, 중형(15인승 이하)으로 규정하여 렌터카 차종을 제한하고 있음
 - 이로 인해 렌터카 사업자는 16인승 이상의 중형승합차 및 화물자동차 등을 취급할 수 없음
- 현 자동차대여사업용 차종은 승용차 및 승합차(15인승 이하)로 제한하고 있으나, 국내자동차제조사가 안전상의 이유로 15인승 승합자동차의 생산을 중단하여 실질적으로는 12인승 승합자동차까지만 대여사업용으로 사용하고 있는 실정임

여객자동차 운수사업법 제30조(대여사업용 자동차의 종류) 자동차대여사업에 사용할 수 있는 자동차의 종류는 국토교통부령으로 정한다. <개정 2013.3.23.>

여객자동차 운수사업법 시행규칙 제67조(대여사업용 자동차의 종류) 자동차대여사업에 사용할 수 있는 자동차의 종류는 「자동차관리법 시행규칙」 별표 1에 따른 자동차 중 다음 각 호의 것으로 한다. <개정 2012.11.23.>

1. 승용자동차
- 1의2. 경형승합자동차
2. 소형승합자동차
3. 중형승합자동차(승차정원 15인승 이하의 것만 해당한다)

<규제취지 및 규제연혁>

- 렌터카 사업자로 하여금 16인승 이상의 중형승합차를 취급할 수 없도록 한 취지는 전세버스 사업자를 보호하기 위한 것이며, 화물자동차 등을 취급할 수 없도록 한 취지는 화물자동차 사업자를 보호하기 위한 것임

- 렌터카 차종제한은 1969년 자동차운수사업법(1998년부터 여객자동차 운수사업법으로 분리)에 자동차대여사업 제도가 신설됨과 동시에 시작된 것임
 - 제도 신설 당시에는 대여차종을 승용차에 국한하였으나, 1980년에 자동차 운수사업법 시행규칙이 개정되어 승용차와 소형승합차로 차종이 확대되었으며, 1991년에는 승용차, 소형승합차, 중형승합차(15인승 이하)로 차종이 더욱 확대되어 현재까지 유지되고 있음

<문제점>

- 렌터카 사업자들은 차종제한으로 인해 다양한 렌터카 수요에 부응하기 어렵고, 특히 다양한 차종을 패키지로 묶어 요구하는 기관고객에 대응함에 있어서는 자동차리스 사업자에 비해 매우 불리한 경쟁조건에 처하게 됨
 - 따라서 렌터카업계는 16인승 이상의 승합차와 1톤 트럭 등 화물자동차에 대한 대여를 허용함으로써 리스업과 동등한 경쟁을 할 수 있는 여건을 조성해달라고 요구
- 현재 렌터카에서 차종제한의 원인은 자동차운수사업간 이기주의의 산물이라고 할 수 있음
 - ※ 승합자동차(16인승 이상) 제한은 전세버스업계의 이권을 보호하기 위한 것이며, 화물자동차 제한은 화물자동차운수업계(일반, 개별, 용달 사업자들)의 이권을 보호하기 위한 것임
 - 이러한 렌터카 차종제한은 대여사업 본연의 기능을 본질적으로 제한하는 것임
- 현행 차종제한으로 인하여, 소비자들은 중대형 승합자동차 및 화물자동차의 경우 자동차리스에 비해 상대적으로 저렴한 렌터카 서비스를 이용할 수 없어서, 소비자선택권 제한으로 인해 소비자후생이 감소하고 있는 상황임

- 렌터카의 차종제한은 렌터카 사업자로 하여금 특히 장기대여 수요를 가진 기업의 화물자동차 동시 대여요구에 대응하기 곤란하도록 하고 있으며, 기업들은 차종제한이 없는 자동차리스 사업자로부터 자동차를 임차하고 있음
- 렌터카의 차종제한은 자동차리스에 비해 불리한 경쟁조건에 처하게 하는 것이므로 공정한 경쟁을 저해함

<해외사례>

- 해외사례에 따르면, 일본에서는 29인승 이하 버스, 화물자동차(점유비 42.5%/ '09.3.31일 기준), 특수자동차 등에 대한 렌터카를 허용하고 있으며, 미국에서는 아예 차종제한 자체가 없음
- ※ 일본에서는 렌터카용 자동차 종류를 승용차, 승차정원 29인승 이하의 승합차, 경트럭, 4톤 트럭 등 화물차, 이사용 대형화물 운송용 트럭, 보냉차 등 특수자동차(운구차 제외)로 하고 있고, 미국의 경우에는 승용차, 승합차, 화물차 외에 산업용, 건설용 중장비까지 대여 가능

<규제개선방안>

- 렌터카의 차종을 제한하고 있는 여객자동차운수사업법 시행규칙 제67조를 개정함으로써 렌터카 차종을 확대할 필요가 있음
- 승차정원 25인승 이하의 중형승합자동차, 1톤 이하의 소형화물자동차까지 확대하여 각 지역별 특색을 감안(수출단지, 농공단지, 관광단지 등)한 수요(소형화물자동차, 마이크로버스, 밴형자동차 등)를 충족시킬 필요가 있음

< 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제67조 개정안 >

현행	개정안
제67조(대여사업용 자동차의 종류) 자동차대여사업에 사용할 수 있는 자동차의 종류는 「자동차관리법 시행규칙」 별	제67조(대여사업용 자동차의 종류) 자동차대여사업에 사용할 수 있는 자동차의 종류는 「자동차관리법 시행규칙」 별

현행	개정안
<p>표 1에 따른 자동차 중 다음 각 호의 것으로 한다.</p> <p>1. 승용자동차</p> <p>1의2. 경형승합자동차</p> <p>2. 소형승합자동차</p> <p>3. 중형승합자동차(승차정원 <u>15인승</u> 이하의 것만 해당한다)</p> <p><신설></p>	<p>표 1에 따른 자동차 중 다음 각 호의 것으로 한다.</p> <p>1. 승용자동차</p> <p>1의2. 경형승합자동차</p> <p>2. 소형승합자동차</p> <p>3. 중형승합자동차(승차정원 <u>25인승</u> 이하의 것만 해당한다)</p> <p>4. 소형화물자동차</p>

<기대효과>

- ☐ 렌터카 차종제한이 완화되는 경우 렌터카 사업자의 사업범위가 확대되어 자동차리스 사업자와 거의 동등한 조건에서 경쟁할 수 있게 되므로, 자동차대여업 시장에서 경쟁이 활성화될 수 있을 것으로 기대됨

<규제개선시 고려사항>

- ☐ 렌터카 차종확대로 전세버스업계 및 화물자동차운수업계의 반발이 예상됨
- 이에 대해서는 25인승 이하의 중형승합자동차 및 1톤 이하의 소형화물트럭을 이용한 유상운송의 경우 여객자동차 운수사업법 제90조 제7호에 따른 형사처벌(2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금) 및 제85조 제26호의 등록취소 처분으로 엄정히 대처한다면, 관련 업계(개별화물, 용달화물, 전세버스)와의 분쟁이 최소화 될 것으로 예상됨

(2) 렌터카 등록기준 차량대수 규제개선

<현황>

- ☐ 여객자동차 운수사업법 제29조 및 동법 시행규칙 제61조 [별표 6]에 따르면, 렌터카사업(자동차대여사업)을 등록하기 위해서는 차량을 최소 50대 이상 보유하고 있어야 함

여객자동차 운수사업법 제29조(등록기준) 자동차대여사업의 등록기준이 되는 자동차 대수, 보유 차고 면적, 영업소, 그 밖에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.
<개정 2013.3.23.>

여객자동차 운수사업법 시행규칙 제61조(자동차대여사업의 등록기준) 법 제29조에 따른 자동차대여사업의 등록기준은 별표 6과 같다.

[별표 6] <개정 2014.7.29>

자동차대여사업의 등록기준(제61조 관련)

항목	등록기준
1. 등록기준 대수	50대 이상
2. 보유 차고의 면적 (대당 최저면적) 또는 주차면수	가. 면적기준 - 승용자동차: 13㎡ ~ 16㎡ - 소형승합자동차: 15㎡ ~ 18㎡ - 중형승합자동차: 23㎡ ~ 26㎡ 나. 주차면수기준: 「주차장법 시행규칙」 제3조제1항에 따른 주차단위구획의 수 또는 같은 항의 기준을 적용하여 산정한 주차면수
3. 사무실(주사무소 및 영업소)	수익금 및 배차의 관리 등 대여사업의 수행에 필요한 사무설비 및 통신시설을 갖추 것

<문제점>

- 신규렌터카 사업자 중 자금력이 부족한 경우에는 여객자동차 운수사업법상 등록요건 중 자동차 등록대수 50대 이상 요건이 큰 부담으로 작용하고 있으므로, 이러한 요건은 신규사업자의 시장진입을 제한하는 경쟁제한적인 규정임
- 또한 이러한 자동차 등록기준 대수 요건으로 인해 자금력이 부족한 일부 중소 업체들은 법정 최저 기준대수를無理하게 충족하기 위해 과도한 차입 등으로 재정압박을 받을 수 있고, 이른바 지입제(持入制) 방식의 운영이나 중고차의 만연 등으로 안전에 문제가 발생할 수 있음³⁴⁾

<규제취지 및 규제연혁>

- 자동차 등록기준 차량대수를 규정하고 있는 이유는, 자금력을 갖춘 일정한 규모 이상의 사업자만이 시장에 진입하도록 함으로써 업체수 증가를 억제하고 과도한 경쟁을 방지하며 기존 업체에게 일정한 채산성을 보장하기 위해서임
- 1969년 자동차운수사업법에 자동차대여사업 제도가 신설될 당시 등록기준 차량대수는 30대였으며, 1987년 자동차운수사업법 시행규칙이 개정됨에 따라 등록기준 대수가 150대로 상향조정되었고, 1993년에는 다시 100대로 하향조정되었으며, 2002년 여객자동차운수사업법 시행규칙에서 50대로 규정하여 현재까지 유지되고 있음
 - 이와 같이 4차례에 걸쳐 등록기준 차량대수가 변경(30대→150대→100대→50대)된 바 있으며, 기준 차량대수를 지속적으로 축소하는 이유는 신규사업자의 초기 투자부담을 낮추고 진입장벽을 낮추기 위함이었음

<해외사례>

- 해외에는 자동차 등록기준 최저대수라는 항목 자체가 없고, 일본의 경우 개인 사업자의 경우 정비책임자를 두지 않으면 9대까지만 개인이 보유하여 렌터카를 할 수 있도록 하고 있음
 - ※ 렌터카 시장의 진입제한이 없는 미국의 경우, 렌터카 업계의 제1위 사업자인 엔터프라이즈 렌터카(Enterprise Rent-A-Car)는 17대의 자동차로 영업을 시작하여 현재 110만대의 자동차를 보유한 대규모 업체로 성장한 바 있음

<규제개선방안>

- 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제61조 [별표 6] 제1호의 자동차 등록기

34) 조영석·박규수(2014), 123-124면.

준 대수 50대 기준을 삭제함으로써 신규 사업자들이 자유롭게 렌터카 시장에 진입하도록 할 필요가 있음

< 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제61조 [별표 6] 개정안 >

[별표 6] 자동차대여사업의 등록기준(제61조 관련)

항목	등록기준
1. 등록기준 대수	50대 이상 <삭제>
2. 보유 차고의 면적 (대당 최저면적) 또는 주차면수	가. 면적기준 - 승용자동차: 13㎡ ~ 16㎡ - 소형승합자동차: 15㎡ ~ 18㎡ - 중형승합자동차: 23㎡ ~ 26㎡ 나. 주차면수기준: 「주차장법 시행규칙」 제3조제1항에 따른 주차단위계획의 수 또는 같은 항의 기준을 적용하여 산정한 주차면수
3. 사무실(주사무소 및 영업소)	수익금 및 배차의 관리 등 대여사업의 수행에 필요한 사무설 비 및 통신시설을 갖추 것

<기대효과>

- 자금력이 다소 부족하더라도 창의적인 아이디어로 새로운 서비스를 제공할 수 있는 신규사업자의 시장진입을 유도하고 무리한 자금차입 등을 예방함으로써 렌터카 시장의 자유로운 진입과 경쟁이 활성화될 것으로 예상됨

<규제개선시 고려사항>

- 렌터카 등록기준인 차량 보유대수 기준의 철폐는 기존 렌터카업계의 반발을 초래할 것으로 예상되며, 현행 50대 기준은 소비자보호를 위해 적절한 기준이라고 주장할 것으로 예상됨
- 즉, 기존 사업자들은 일정 규모 이상의 사업자만이 시장에서 영업할 수 있도록 하는 것은 자금력을 확보함으로써 사고발생시 소비자들에게 손해를 충분히 배상 또는 보상할 수 있도록 하기 위한 것이라고 주장할 것임

- 그러나 영세한 사업자라 할지라도 시장에 진입한 이후 창의적인 아이디어와 수준 높은 서비스로 매출이 급성장한다면 소비자보호에 만전을 기할 충분한 자금력을 확보할 수 있을 것이며, 반면 50대 이상의 자동차를 보유한 사업자라도 과도한 차입에 의한 경우 부족한 자금력으로 인해 소비자보호에 소홀할 수 있음
- 그동안 4차례에 걸쳐 자동차운수사업법 및 여객자동차 운수사업법 시행규칙이 개정됨에 따라 기준 차량대수가 변경(30대→150대→100대→50대)되었지만, 과연 몇 대가 적정 최저대수인가에 대한 국토교통부의 객관적·과학적인 조사연구는 없었으며, 그때그때의 이해집단간 역학관계와 시류에 따라 50대 기준이 채택된 것으로 보여짐³⁵⁾
- 현행 자동차 등록기준 대수 요건을 유지하기 위해서는 과연 50대가 어떠한 기준에서 산출된 것인지 객관적·과학적 근거가 제시되어야 할 것임

(3) 렌터카 보유차고 면적기준 규제개선

<현황>

- 여객자동차 운수사업법 제29조 및 동법 시행규칙 제61조 [별표 6]에 따르면, 렌터카사업(자동차대여사업)을 등록하기 위해서는 승용차 13~16㎡, 소형승합차 15~18㎡, 중형승합차 23~26㎡의 보유차고 면적(자동차 1대당 최저면적)을 확보해야 함
- 이러한 보유차고 면적기준은 앞서 살펴본 자동차 등록기준 대수만큼이나 신규 렌터카 사업자들에게 재정적 부담을 안겨주는 시장진입제한임

여객자동차 운수사업법 제29조(등록기준) 자동차대여사업의 등록기준이 되는 자동차 대수, 보유 차고 면적, 영업소, 그 밖에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.
<개정 2013.3.23.>

여객자동차 운수사업법 시행규칙 제61조(자동차대여사업의 등록기준) 법 제29조에 따른 자동차대여사업의 등록기준은 별표 6과 같다.

35) 조영석·박규수(2014), 123면.

[별표 6] <개정 2014.7.29>

자동차대여사업의 등록기준(제61조 관련)

항목	등록기준
1. 등록기준 대수	50대 이상
2. 보유 차고의 면적 (대당 최저면적) 또는 주차면수	가. 면적기준 - 승용자동차: 13㎡ ~ 16㎡ - 소형승합자동차: 15㎡ ~ 18㎡ - 중형승합자동차: 23㎡ ~ 26㎡ 나. 주차면수기준: 「주차장법 시행규칙」 제3조제1항에 따른 주차단위구획의 수 또는 같은 항의 기준을 적용하 여 산정한 주차면수
3. 사무실(주사무소 및 영업소)	수익금 및 배차의 관리 등 대여사업의 수행에 필요한 사 무설비 및 통신시설을 갖출 것

[비고]

- 차고는 자기 소유일 것. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에 전
용으로 사용하는 부분은 자기소유로 본다.
가. 자동차대여사업자가 국가, 지방자치단체, 정부투자기관 또는 정부출연기
관이 관리·운영하는 토지를 사용허가 등을 받아 차고지로 사용하는 경우
나. 타인이 소유한 토지(차고지를 포함한다)를 2년 이상 장기 대여하여 사용
하는 경우
다. 자동차대여사업자가 터미널의 주차장소를 차고로 사용하는 계약을 체결
한 경우
라. 자동차대여사업자가 주차장의 일부를 1년 이상 사용하는 계약을 체결한
경우
- 차고 면적(또는 주차면수)은 관할관청의 인정을 받아 다음 각 호의 구분에
따른 산식에 따라 적용할 수 있다.
가. 신규등록
위 표의 면적기준(또는 주차면수기준) - [위 표의 면적기준(또는 주차면수
기준) × 해당 시·도의 자동차대여사업자가 그 보유 자동차 중 최근 6개월
동안 30일 이상 이용자에게 장기 대여한 자동차 비율을 평균한 비율(그 평
균비율의 상한은 30퍼센트로 한다)]
나. 변경등록
위 표의 면적기준(또는 주차면수기준) - [위 표의 면적기준(또는 주차면수
기준) × 해당 자동차대여사업자가 그 보유 자동차 중 최근 6개월 동안 30

일 이상 이용자에게 장기 대여한 자동차의 비율(그 비율의 상한은 70퍼센트로 한다)]

3. 자동차대여사업자는 관할관청이 주사무소 또는 영업소별로 등록된 사업용 자동차의 주차에 지장이 없다고 인정할 때에는 등록기준 차고면적(또는 주차면수)의 50퍼센트[제2호에 따라 차고면적(또는 주차면수)의 감면을 받은 경우에는 50퍼센트에서 그 감면비율을 제외한 비율]의 범위에서 「주차장법」에 따른 노외주차장을 설치하여 이용할 수 있다.
4. 차고 부대시설의 면적은 차고면적에 포함하지 않는다.
5. 차고는 주사무소 또는 영업소의 행정구역(특별시·광역시·시·군) 안에 설치해야 한다.
6. 보유 차고의 면적기준(또는 주차면수기준)은 차고의 위치, 보유 자동차의 종류, 자동차의 원활한 출입 여부 등을 고려하여 위 표에 따른 면적기준(또는 주차면수기준)의 범위에서 관할관청이 정한다.

<규제취지 및 규제연혁>

- ☐ 보유차고 면적기준은 환경보호 및 교통질서 강화 차원에서 생겨난 규제이며, 기준면적이 점차 확대되었음
- ☐ 1980년에는 승용차 10㎡, 승합차 13㎡이던 것이, 1987년에는 승용차 13㎡, 승합차 15㎡으로 확대되었고, 2012년 이후에는 면적기준이 승용차 13㎡~16㎡, 소형승합차 15㎡~18㎡, 중형승합차: 23㎡~26㎡으로 확대되어 현재까지 유지되고 있음

<문제점>

- ☐ 렌터카사업 등록기준으로서 보유차고 면적기준과 관련하여 특히 여객자동차 운수사업법 시행규칙 [별표 6] [비고] 제1호는 차고가 자기 소유일 것을 규정하고 있으며 일정한 경우에만 예외를 인정하고 있으므로, 자금이 부족하여 이러한 요건을 충족하지 못하는 사업자는 아예 렌터카 시장에 진입할 수 없음
- ☐ 여객자동차 운수사업법 시행규칙 [별표 6] [비고] 제5호는 차고는 주사무소 또는 영업소의 행정구역(특별시·광역시·시·군) 안에 설치해야 한다고

규정하고 있는데, 이러한 구역제한 때문에 신규렌터카 사업자는 더 저렴한 장소에 차고지를 확보할 수 있는 경우에도 이러한 요건을 충족하기 위해 많은 비용을 지출해야 함

<해외사례>

- 해외에서는 우리나라와 같은 보유차고 면적기준을 두고 있지 아니하며, 해당 업체의 자금력과 상황에 알맞게 적정한 차고지를 확보하면 족함

※ 일본의 경우, 렌터카사업 허가신청시 사무실(주사무소와 영업점포)의 위치와 운영대수만을 사업허가 신청시에 기록하게 할 뿐, 보유차고 면적기준 등은 두고 있지 아니함

<규제개선방안>

- 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제61조 [별표 6] 제2호의 보유차고 면적기준을 완전히 삭제함으로써 신규 사업자들이 자유로운 방법으로 차고지를 선택할 수 있도록 할 필요가 있음

< 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제61조 [별표 6] 개정안 >

[별표 6] 자동차대여사업의 등록기준(제61조 관련)

항목	등록기준
1. 등록기준 대수	50대 이상
2. 보유 차고의 면적 (대당 최저면적) 또는 주차면수	가. 면적기준 <삭제> ——승용자동차: 13㎡ ~ 16㎡ ——소형승합자동차: 15㎡ ~ 18㎡ ——중형승합자동차: 23㎡ ~ 26㎡ 나. 주차면수기준: 「주차장법 시행규칙」 제3조제1항에 따른 주차단위구획의 수 또는 같은 항의 기준을 적용하 여 산정한 주차면수

3. 사무실(주사무소 및 영업소)	수익금 및 배차의 관리 등 대여사업의 수행에 필요한 사무설비 및 통신시설을 갖추 것
--------------------	--

[바고] <삭제>

- 1. 차고는 자기 소유일 것. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에 전용으로 사용하는 부분은 자기소유로 본다.
 - 가. 자동차대여사업자가 국가, 지방자치단체, 정부투자기관 또는 정부출연기관이 관리·운영하는 토지를 사용허가 등을 받아 차고지로 사용하는 경우
 - 나. 타인이 소유한 토지(차고지를 포함한다)를 2년 이상 장기 대여하여 사용하는 경우
 - 다. 자동차대여사업자가 터미널의 주차장소를 차고로 사용하는 계약을 체결한 경우
 - 라. 자동차대여사업자가 주차장의 일부를 1년 이상 사용하는 계약을 체결한 경우
- 2. 차고 면적(또는 주차면수)은 관할관청의 인정을 받아 다음 각 호의 구분에 따른 산식에 따라 적용할 수 있다.
 - 가. 신규등록
 - 위 표의 면적기준(또는 주차면수기준) — [위 표의 면적기준(또는 주차면수기준) × 해당 시·도의 자동차대여사업자가 그 보유 자동차 중 최근 6개월 동안 30일 이상 이용자에게 장기 대여한 자동차 비율을 평균한 비율(그 평균비율의 상한은 30퍼센트로 한다)]
 - 나. 변경등록
 - 위 표의 면적기준(또는 주차면수기준) — [위 표의 면적기준(또는 주차면수기준) × 해당 자동차대여사업자가 그 보유 자동차 중 최근 6개월 동안 30일 이상 이용자에게 장기 대여한 자동차의 비율(그 비율의 상한은 70퍼센트로 한다)]
- 3. 자동차대여사업자는 관할관청이 주사무소 또는 영업소별로 등록된 사업용 자동차의 주차에 지장이 없다고 인정할 때에는 등록기준 차고면적(또는 주차면수)의 50퍼센트[제2호에 따라 차고면적(또는 주차면수)의 감면을 받은 경우에는 50퍼센트에서 그 감면비율을 제외한 비율]의 범위에서 「주차장법」에 따른 노외주차장을 설치하여 이용할 수 있다.
- 4. 차고 부대시설의 면적은 차고면적에 포함하지 않는다.
- 5. 차고는 주사무소 또는 영업소의 행정구역(특별시·광역시·시·군) 안에 설치해야 한다.
- 6. 보유 차고의 면적기준(또는 주차면수기준)은 차고의 위치, 보유 자동차의 종류, 자동차의 원활한 출입 여부 등을 고려하여 위 표에 따른 면적기준(또는 주차면수기준)의 범위에서 관할관청이 정한다.

<기대효과>

- 자동차 보유차고 면적기준이 삭제되는 경우 렌터카 사업자가 필요한 차고지 면적을 자유로운 형식으로 확보하면 되므로, 차고지 확보에 과도한 비용이 지출될 우려가 없어 렌터카 시장의 자유로운 진입 및 경쟁을 촉진할 수 있음

<규제개선시 고려사항>

- 적정한 면적의 차고지가 없어 렌터카 차량을 도로에 불법주차를 하는 경우 교통질서가 문란해질 수 있으므로, 이와 같은 보유 차고 면적기준이 필요하다는 반박이 예상됨
 - 그러나 불법주차에 대해서는 도로교통법상 규제를 하면 족하고, 굳이 여객자동차운수사업법에 보유차고 면적기준을 규정함으로써 렌터카시장의 진입을 제한할 필요는 없음
- 노외주차장 설치시에는 장기대여 비율에 상관없이 기준면적의 50%를 감면하여 적용하고(여객자동차 운수사업법 시행규칙 [별표 6]의 [비고] 제3호), 6개월마다 장기대여 실적에 따라 의무 면적 재산정 가능하도록 함으로써([별표 6]의 [비고] 제2호) 기준의 탄력성을 보장하고 있으므로, 굳이 이러한 규제를 철폐할 필요는 없다는 반박이 예상됨
 - 그러나 시설주차장과 노외주차장 간 차별적 면적기준을 적용하는 것의 타당성이 의문시되고, 6개월마다 장기대여 실적에 따라 의무 면적 재산정시 신규등록시와 변경등록시의 보유차고 면적기준 감면폭을 차별화한 것(신규등록시는 30% 이내, 변경등록시는 70% 이내)의 타당성도 모호한 측면이 있으며, 신규등록을 하는 자가 해당 사업지역 내 기존 업체들의 최근 6개월간 장기대여율을 어떻게 파악할 수 있는지도 현실적으로 문제가 됨³⁶⁾
 - 예컨대, 해당 지역의 대여업체들의 총평균 장기대여율이 30%를 초과하는

36) 조영석·박규수(2014), 125-126면.

데도 신규업체에는 30%만을 감면하여 주고 기존업체는 70%를 감면하여 주는 것은 합리적이지 않음³⁷⁾

- 또한 여객자동차 운수사업법 시행규칙 [별표 6]의 등록기준에서는 보유차고의 면적기준에 3㎡의 가변성을 두고 있고, 각 지자체의 실정에 따라 상당한 폭에 걸쳐 탄력적으로 감면 가능하므로([별표 6]의 [비고] 제6호), 굳이 이러한 규제를 철폐할 필요는 없다는 반박이 예상됨
- 그러나 이와 같은 기준의 가변성은 렌터카업 등록요건으로서 보유차고 면적기준을 더 이상 존치할 필요성을 무의미하게 만들고 있으며, 지자체별 재량폭이 너무 크고 산식이 복잡할 뿐만 아니라 사업활동 형태에 따라 산식이 가변적이어서 업체나 소관부서 등에 확인하여야 하는 등 번거로운 절차가 사업자들에게는 부담으로 작용하고 있다는 문제가 있음³⁸⁾

(4) 렌터카 영업구역 제한 규제개선

<현황>

- 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제64조는 자동차를 상시 주차시켜 영업할 수 있는 장소를 주사무소 또는 영업소가 설치된 곳으로 한정하고, 편도 이용이나 일시적 초과수요 등의 이유로 특별히 예외가 허용되는 경우에도 15일 또는 1개월 이내에만 이를 허용하고 있음
- 이 규정을 반대해석하면, 주사무소 또는 영업소를 설치하지 않은 곳에서는 자동차를 상시 주차시켜 영업할 수 없다는 의미임

여객자동차 운수사업법 시행규칙 제64조(주사무소 및 영업소의 설치 등) ① 자동차대여사업의 주사무소는 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도 또는 시 지역에 설치할 수 있다. <개정 2010.11.15, 2012.11.23>

② 주사무소 또는 영업소를 설치한 지역의 호텔, 공항(「항공법」에 따른 정기항공노선이 개설된 공항만 해당한다. 이하 같다), 항만(「항만법」 제2조제2호에 따

37) 위의 글.

38) 위의 글.

른 무역항만 해당한다. 이하 같다), 철도역, 고속버스 여객자동차터미널, 산업단지(군청 또는 읍사무소의 소재지에 있는 「산업입지 및 개발에 관한 법률」에 따른 산업단지만 해당한다. 이하 같다) 등 대여사업용 자동차의 수요가 많이 예상되는 장소(이하 "호텔등"이라 한다)에서 자동차대여사업자가 해당 호텔등의 소유자와 사용기간 및 주차대수를 정하여 주차장 사용계약을 체결하고 해당 호텔등에 예약소를 설치한 경우 그 주차장은 대여사업용 자동차를 상시 주차시켜 영업할 수 있는 영업소의 일부로 본다. <개정 2009.12.14.>

③ 자동차대여사업자는 대여사업용 자동차를 편도로 이용함으로써 주사무소 또는 영업소를 달리하여 반환된 대여사업용 자동차를 반환된 주사무소 또는 영업소에서 15일을 초과하여 상시 주차시키거나 영업하게 하여서는 아니 된다.

④ 자동차대여사업자는 1개월 이내의 일시적인 초과수요를 위하여 필요하면 차고의 수용능력의 범위에서 다른 지역의 주사무소 또는 영업소에 등록된 대여사업용 자동차를 상시 주차시켜 영업할 수 있다.

⑤ 자동차대여사업자는 제4항에 따라 다른 지역의 주사무소 또는 영업소에 등록된 대여사업용 자동차를 상시 주차시켜 영업하려면 별지 제34호서식의 자동차대여사업의 (일시)상주 자동차신고서(전자문서로 된 신고서를 포함한다)를 관할관청에 제출하여야 한다.

<규제취지 및 규제연혁>

- 렌터카 영업구역 제한은 타지역 사업자들이 자유롭게 진입하여 각 지역 기존 업체의 영업권이 침해되는 것을 방지하기 위한 규제임
- 렌터카 영업구역 제한은 1969년 자동차대여사업이 법제화되면서부터 함께 시작되었고 처음에는 서울특별시에서만 사업을 할 수 있도록 허용하다가 점차 사도지역으로 확대되었으며, 1987년에는 영업구역이 사도지역에서 전국으로 확대되었으나 주사무소 및 영업소를 설치한 지역에서만 영업을 할 수 있도록 제한을 두면서 주사무소는 특별시·직할시·도청소재지에만 둘 수 있고 영업소는 반드시 4개소 이상을 설치하도록 규제하였음
- 1989년 자동차운수사업법 시행규칙이 개정됨에 따라 주사무소의 설치지역이 특별시·직할시·도청소재지뿐만 아니라 인구 30만 이상의 시, 관광단지, 공업단지로 확대되었고 영업소를 4개소 이상 설치하는 경우 공항, 철도역, 고속버스터미널에 있는 시청 소재지에서 설치할 수 있도록 하였으며, 1991년에는 주사무소 설치지역에 관광단지 이외에도 관광지가 추가되었음

- 1994년 주사무소 설치지역이 특별시, 직할시, 시로 더욱 확대되었고, 영업소의 경우 주사무소 설치가 가능한 지역, 공항, 관광지, 관광단지, 관광특구, 공업단지가 소재한 군지역에 2개소 이상 설치하도록 변경되었음

<문제점>

- 이러한 영업구역 제한은 주사무소 또는 영업소가 설치된 곳 이외 지역에서 의 자유로운 경쟁을 제한하고 있는 경쟁제한적 규제라 할 수 있음
- 또한, 풍부한 자금력으로 전국에 영업소를 확보하고 있는 대기업에게 상대적으로 유리한 규정이므로, 전국적으로 영업소를 확보할 자금을 보유하고 있지 못한 중소기업자의 경우 기존 영업지역에서 새로운 지역으로 영업활동 범위의 확장이 불가능함

<해외사례>

- 해외의 경우, 우리와 같은 렌터카사업에 대한 영업구역 제한을 두고 있지 않음
- ※ 렌터카 시장의 영업구역 제한이 없는 미국의 경우, 엔터프라이즈 렌터카 (Enterprise Rent-A-Car)는 처음 렌터카 사업을 시작할 때 영업소를 거점으로 영업하지 않고 고객이 필요로 하는 곳으로 직접 찾아가 친절하게 1대1 상담에 응하고 자동차를 제공하며 수거하는 서비스를 제공함으로써 현재는 업계 1위의 렌터카 업체로 성장하기에 이르렀음

<규제개선방안>

- 영업소가 설치되지 않은 장소에 렌터카 사업자들이 진입하여 영업하는 것을 제한하는 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제64조를 삭제함으로써 특정 지역에서의 영업권 보호를 철폐하고 렌터카 시장의 경쟁을 활성화할 필요가 있음

< 여객자동차 운수사업법 시행규칙 개정안 >

현행	개정안
<p>제64조(주사무소 및 영업소의 설치 등)</p> <p>① 자동차대여사업의 주사무소는 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도 또는 시 지역에 설치할 수 있다. <개정 2010.11.15, 2012.11.23></p> <p>② 주사무소 또는 영업소를 설치한 지역의 호텔, 공항(「항공법」에 따른 정기항공노선이 개설된 공항만 해당한다. 이하 같다), 항만(「항만법」 제2조제2호에 따른 무역항만 해당한다. 이하 같다), 철도역, 고속버스 여객자동차터미널, 산업단지(군청 또는 읍사무소의 소재지에 있는 「산업입지 및 개발에 관한 법률」에 따른 산업단지만 해당한다. 이하 같다) 등 대여사업용 자동차의 수요가 많이 예상되는 장소(이하 "호텔등"이라 한다)에서 자동차대여사업자가 해당 호텔등의 소유자와 사용기간 및 주차대수를 정하여 주차장 사용계약을 체결하고 해당 호텔등에 예약소를 설치한 경우 그 주차장은 대여사업용 자동차를 상시 주차시켜 영업할 수 있는 영업소의 일부로 본다. <개정 2009.12.14.></p> <p>③ 자동차대여사업자는 대여사업용 자동차를 편도로 이용함으로써 주사무소 또는 영업소를 달리하여 반환된 대여사업용 자동차를 반환된 주사무소 또는 영업소에서 15일을 초과하여 상시 주차시키거나 영업하게 하여서는 아니 된다.</p> <p>④ 자동차대여사업자는 1개월 이내의 일시적인 초과수요를 위하여 필요하면 차고의 수용능력의 범위에서 다른 지역의 주사무소 또는 영업소에 등록된 대여사업용 자동차를 상시 주차시켜 영업할 수 있다.</p> <p>⑤ 자동차대여사업자는 제4항에 따라 다른 지역의 주사무소 또는 영업소에</p>	<p><삭제></p>

<p>등록된 대여사업용 자동차를 상시 주차시켜 영업하려면 별지 제34호서식의 자동차대여사업의 (일시)상주 자동차 신고서(전자문서로 된 신고서를 포함한다)를 관할관청에 제출하여야 한다.</p>	
--	--

<기대효과>

- 영업구역 제한 규정의 삭제를 통해 상대적으로 인구가 밀집되지 않아 렌터카 영업소가 설치되지 않은 지역에서도 소비자들이 렌터카 서비스를 제공받도록 함으로써, 소비자후생을 제고할 수 있음

<규제개선시 고려사항>

- 영업구역 제한 철폐는 기존 렌터카 사업자들의 반발을 초래할 것으로 예상되며, 편도 이용이나 일시적 초과수요 등의 사유가 발생한 경우 특별히 예외가 허용되고 있으므로 현행 규정을 삭제할 필요는 없다는 반박이 예상됨
 - 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제64조 제3항 및 제4항의 예외규정은 15일 또는 1개월 이내의 짧은 기간 동안만 이러한 예외를 허용하고 있음에 불과함
 - 오히려 이와 같은 짧은 예외기간은 타업체가 시장에 진입하여 기존 업체의 영업권을 침해하는 것을 방지하기 위한 목적을 분명히 드러내고 있으므로, 명백히 경쟁제한적 규정임을 알 수 있음

(5) 렌터카 자동차번호판 식별부호(하, 허, 호) 규제개선

<현황>

- 자동차 등록번호판 등의 기준에 관한 고시 제5조에 따른 렌터카 차량 번호판의 ‘하, 허, 호’ 표식은 전문직종사자와 같은 고객들로 하여금 자동차리스에 비해 렌터카 서비스를 꺼리도록 만드는 주요 원인이 되고 있음

자동차 등록번호판 등의 기준에 관한 고시(국토해양부 고시 제 2013 - 30 호)

제5조 (차종 및 용도구분 등의 기호)(1)등록번호판의 차종 및 용도별 분류기호를 다음과 같이 한다.

구 분		분 류	기 호
차종별		승용자동차	01-69
		승합자동차	70-79
		화물자동차	80-97
		특수자동차	98,99
용도별	비사업용 (SOFA 자동차 포함)	자가용 (관용포함)	가, 나, 다, 라, 마, 거, 너, 더, 러, 머, 버, 서, 어, 저, 고, 노, 도, 로, 모, 보, 소, 오, 조, 구, 누, 두, 루, 무, 부, 수, 우, 주
	자동차운수 사업용	일반용	바, 사, 아, 자, 배
		대여사업용	허, 하, 호
	외교용	외교관용	외교
		영사용	영사
		준외교관용	준외
		준영사용	준영
		국제기구용	국기
		기타외교용	협정, 대표

<규제취지 및 규제연혁>

- ‘하, 허, 호’ 라는 자동차번호판 식별부호 규제는 렌터카 사용자가 자동차를 반납하지 않은 경우 차량추적 및 관리를 용이하게 하기 위한 것임
- 1981년부터 렌터카 차량에 ‘허’ 번호판을 사용하도록 하였으며, 2013년부터 ‘허’ 이외에 ‘하, 호’ 를 추가적으로 사용할 수 있도록 함

<문제점>

- 자동차리스 이용자가 최종적으로 부담하는 금액이 장기렌터카를 이용하는 경우보다 더 큼에도 불구하고 자동차리스를 이용하는 사람들은 이러한 번호판 표식에 대한 거부감을 가지고 있기 때문
 - 장기렌터카가 자동차리스와의 공정한 경쟁을 하기 위해서는 장기렌터카의 경우 ‘하, 허, 호’ 라는 자동차번호판 식별부호를 없앨 필요가 있음

<해외사례>

- 해외의 경우, 일본을 제외한 다른 나라에서는 렌터카에 특별한 자동차번호판 표식을 사용하지 않고 있음
 - ※ 일본 렌터카의 경우 일반차량과 구분되는 ‘わ’(와)자 번호판을 사용함

<규제개선방안>

- 자동차 등록번호판 등의 기준에 관한 고시 제5조를 개정하여, 장기렌터카의 경우에는 단기렌터카와는 달리 ‘하, 허, 호’ 라는 자동차번호판 식별부호를 사용하지 않고 자동차운수사업 일반용 번호판 표식 ‘바, 사, 아, 자, 배’ 를 사용할 수 있도록 할 필요가 있음
 - 더 나아갈 경우, 장기렌터카에 이용되는 자동차에 대해서는 자동차운수사업이 아니라 비사업용 자가용 번호판 표식을 사용할 수 있도록 하는 방안도 생각해볼 수 있음

< 자동차 등록번호판 등의 기준에 관한 고시 제5조 개정안 >

제5조 (차종 및 용도구분 등의 기호)(1)등록번호판의 차종 및 용도별 분류기호를 다음과 같이 한다.

구 분		분 류	기 호
차종별		승용자동차	01-69
		승합자동차	70-79
		화물자동차	80-97
		특수자동차	98,99
용 도 별	비사업용 (SOFA 자동차 포함)	자가용 (관용포함)	가, 나, 다, 라, 마, 거, 너, 더, 러, 머, 버, 서, 어, 저, 고, 노, 도, 로, 모, 보, 소, 오, 조, 구, 누, 두, 루, 무, 부, 수, 우, 주
	자동차운수 사업용	일반용, <u>장기대여사업용</u>	바, 사, 아, 자, 배
		<u>단기대여사업용</u>	허, 하, 호
	외교용	외교관용	외교
		영사용	영사
		준외교관용	준외
		준영사용	준영
		국제기구용	국기
		기타외교용	협정, 대표

<기대효과>

- 장기렌터카에 대해 ‘하, 허, 호’ 자동차번호판 식별부호를 없애는 경우 식별부호를 꺼려하여 자동차리스를 이용하는 고객들에 대해 장기렌터카와 자동차리스가 동등한 조건에서 경쟁할 수 있음

<규제개선시 고려사항>

- 2013년부터 자동차번호판 표식이 ‘하’ 에서 ‘하, 허, 호’ 로 확대된 바 있고,³⁹⁾ 최근들이 이러한 번호판에 대한 소비자들의 부정적인 인식이 많이 완화되는 추세에 있다는 반박이 가능함
 - 그러나 여전히 번호판 식별부호에 대한 부담 때문에 장기렌터카에 비해 10% 정도 더 높은 가격적 부담에도 불구하고 이용자들의 다수는 자동차리스를 고수하고 있는 실정이므로, 이러한 식별부호(하, 허, 호)는 장기렌터카에 관한 한 철폐할 필요가 있음
- ‘하, 허, 호’ 라는 자동차번호판 식별부호는 렌터카 사용자가 자동차를 반납하지 않은 경우 차량추적 및 관리를 용이하게 하기 위한 것이므로, 이러한 규제는 존치될 필요가 있다는 반박이 가능함
 - 이러한 번호판 식별부호는 택시나 버스와 같은 대중교통수단으로서 기능하고 있는 단기렌터카에 있어서 미반납 차량을 관리하기 위한 수단으로서 중요한 의미를 가지며, 장기렌터카의 경우에는 단기렌터카에 비해서 이러한 식별부호의 중요성이 감소됨
- ※ 자동차리스의 경우에도 특별한 번호판 식별부호는 사용되고 있지 않으며, 장기렌터카에서 미반납 차량의 관리가 문제된다면 자동차리스와 마찬가지로 자동차 등록말소시 사전제한 규정을 도입⁴⁰⁾하는 등 이러한 문제를 해결하기 위한 별도의 제도적 장치를 모색할 필요가 있음

39) “허 떼고 하·호 달았더니.. 장기 렌터카 함박웃음”, 한국일보, 2014.02.21.

40) 장기렌터카와 자동차리스의 미반납차량 관리를 위한 제도적 개선방안에 대해서는, 박광동, “자동차금융 관련 법적 쟁점 - 자동차리스업을 중심으로-”, 「자동차대여업 시장분석 - 제1차 워크숍 자료집」, 한국법제연구원, 2014.8.22 참조.

3. 여신전문금융업법상 경쟁 이슈

(1) 자동차리스 업계의 단기렌터카 겸업제한 규제개선

<현황>

- 현행 여신전문금융업법 제46조 제1항 제7호 및 이에 따른 「여신전문금융업 감독규정」 제7조의2 제9호에서는 여신전문금융회사가 할 수 있는 업무로서 “리스대상 물건에 대한 렌탈업”을 규정하고, 그 단서에서 “다만, …(중략)… 기준내용연수의 100분의 20에 미달하는 기간 동안의 단기 대여는 대여중인 물건이 정비, 수선 등의 사유로 사용이 곤란한 경우에 한한다”고 규정하고 있음
- 업종별 내용연수를 정하고 있는 「법인세법 시행령」 제28조 및 동법 시행규칙 제15조 제3항 관련 [별표 6] 「업종별자산의 기준내용연수 및 내용연수 범위표」에 따르면, 금융 및 보험업의 경우 내용연수를 5년으로 정하고 있으므로, 본질적으로 금융업의 성격을 띠고 있는 리스의 경우 리스대상 물건의 내용연수는 5년이 되고, 기준내용연수의 100분의 20은 1년임
- 따라서 이러한 현행 규정에 의하면, 자동차리스 사업자는 1년 미만의 단기대여업을 원칙적으로 할 수 없되, 다만 기준내용연수의 100분의 20에 미달하는 기간 동안의 단기 대여는 대여중인 물건이 정비, 수선 등의 사유로 사용이 곤란한 경우에는 예외적으로 단기대여업을 할 수 있음

여신전문금융업법 제46조(업무) ① 여신전문금융회사가 할 수 있는 업무는 다음 각호의 업무로 제한한다.

7. 소유하고 있는 인력·자산 또는 설비를 활용하는 업무로서 금융위원회가 정하는 업무

여신전문금융업 감독규정 [시행 2013.9.23.] [금융위원회고시 제2013-27호, 2013.9.23., 일부개정]

제7조의2(금융위원회가 정하는 업무) 법 제46조제1항제7호의 규정에 의하여 금융위원회가 정하는 업무는 다음 각호의 업무로 한다.

9. 리스대상 물건에 대한 렌탈업. 다만, 물건별 렌탈자산의 분기중 평균잔액(미상각잔액)은 해당 리스자산의 분기중 평균잔액(금융리스채권잔액과 운용리스자산의 미상각잔액의 합계액)을 초과하지 못하며, 기준내용연수의 100분의 20에 미달하는 기간 동안의 단기 대여는 대여중인 물건이 정비, 수선 등의 사유로 사용이 곤란한 경우에 한한다.

- 이러한 규정에 따라 현재까지 자동차리스 사업자들은 장기렌터카를 겸업하는 경우(예컨대, 현대캐피탈, 삼성카드 등)는 있어도 단기렌터카에는 진출하지 못하였음

<규제취지 및 규제연혁>

- ☐ 거대 금융자본을 보유한 자동차리스사가 단기렌터카 시장에 진출할 경우 기존 중소 렌터카 사업자의 피해가 예상되므로 이를 보호하기 위해 규제
- ☐ 여신전문업 감독규정 제7조의2는 2005년 신설되 현재까지 유지되고 있음

<문제점>

- ☐ 자동차리스 사업자들은 「여신전문금융업 감독규정」의 “단기렌터카 겸업 금지” 조항으로 인하여 리스기간 만료 후 반납된 자동차를 재활용할 수 없으므로, 이를 중고차로 헐값에 매각해야 하는 것에서 비롯된 손실 때문에 높은 중도상환수수료와 높은 리스요금을 책정할 수밖에 없고, 이는 장기렌터카와의 경쟁에서 불리하게 작용하고 있음

※ 장기렌터카의 경우, 반납된 차량을 단기렌터카에 활용함으로써 손실을 최소화하고 있으므로, 자동차리스에 비해 더욱 저렴한 서비스를 제공할 수 있다는 이점이 있음

<해외사례>

- ☐ 해외사례에 따르면, 우리나라와 같이 자동차리스 사업자로 하여금 단기렌터카를 겸업하지 못하도록 하는 규제는 어느 나라에도 없음

※ 해외에서 렌터카 사업자는 주로 단기렌터카 서비스에 주력하고 자동차리스 사업자는 1년 이상의 장기서비스를 제공하며, 서로 큰 충돌은 거의 없음

- 이는 버스나 택시와 같은 대중교통수단을 대체하는 기능으로 탄생된 렌터카의 본질과 금융상품의 일종으로 탄생된 자동차리스의 성격에 자연스럽게 부합하는 결과임

<규제개선방안>

- 자동차리스 사업자들의 시장에 진입하는 경우 단기렌터카 시장의 경쟁에 미치는 영향이 크고 소비자들에게 돌아가는 혜택도 높을 것으로 예상되며, 이미 단기렌터카 시장에서 사업을 하고 있는 렌터카 사업자들의 규모와 시장집중도도 매우 높으므로, 자동차리스 사업자들이 단기렌터카 시장에 진입하는 것을 언제까지나 금지할 수는 없다고 판단됨
- 다만, 단기렌터카 시장에 대한 진입규제를 철폐하는 경우에도 시장에 급속도로 미칠 향후의 파급효과를 고려하여 자동차리스 사업자들이 점차적으로 시장진입을 하도록 유도할 필요
- 따라서 우선적으로는 리스기간이 만료되어 반납된 자동차를 재활용할 수 있도록 하는 정도로만 허용할 필요가 있으며, 이러한 한도에서 자동차리스 사업자가 단기렌터카 업무를 겸업할 수 있도록 여신전문금융업 감독규정의 규제를 완화할 필요가 있음

< 여신전문금융업 감독규정 개정안 >

현행	개정안
제7조의2(금융위원회가 정하는 업무) 법 제46조제1항제7호의 규정에 의하여 금융위원회가 정하는 업무는 다음 각호의 업무로 한다. 9. 리스대상 물건에 대한 렌탈업. 다만, 물건별 렌탈자산의 분기중 평균잔액(미상각잔액)은 해당 리스자산의 분기중 평균잔액(금융리스채권잔액과 운	제7조의2(금융위원회가 정하는 업무) 법 제46조제1항제7호의 규정에 의하여 금융위원회가 정하는 업무는 다음 각호의 업무로 한다. 9. 리스대상 물건에 대한 렌탈업. 다만, 물건별 렌탈자산의 분기중 평균잔액(미상각잔액)은 해당 리스자산의 분기중 평균잔액(금융리스채권잔액과 운

현행	개정안
운용리스자산의 미상각잔액의 합계액)을 초과하지 못하며, 기준내용연수의 100분의 20에 미달하는 기간 동안의 단기 대여는 대여중인 물건이 정비, 수선 등의 사유로 사용이 곤란한 경우에 한한다.	용리스자산의 미상각잔액의 합계액)을 초과하지 못하며, 기준내용연수의 100분의 20에 미달하는 기간 동안의 단기 대여는 대여중인 물건이 정비, 수선 등의 사유로 사용이 곤란한 경우 및 계약기간의 종료 또는 해지 등으로 반환된 리스대상 물건이 기준내용연수 범위 내에 있는 경우에 한한다.

〈기대효과〉

- 시장분석에 따르면, 단기렌터카 시장에서 상위 사업자들의 시장집중도가 매우 높으므로, 단기렌터카 시장에 자동차리스 사업자들이 진입하는 경우 활발한 경쟁을 통하여 소비자들에게 혜택을 줄 수 있을 것이라 예측됨
- 규모가 큰 자동차리스 사업자들의 이점을 활용하여, 특히 자동차제조사로부터 자동차 대량구매로 인한 할인, 보험회사로부터 더 큰 보험료할인 혜택 등을 받아 소비자들에게 더 낮은 가격에 더 다양한 서비스를 제공할 수 있을 것임

〈규제개선시 고려사항〉

- 여신전문금융업 감독규정 개정안 입법예고(2014.5.22.)
 - 1년 이상 대여만을 허용하고 있는 현행 리스업을 1년 미만의 대여까지 가 능토록 하는 여신전문업 감독규정 개정안 입법예고
 - 논란이 되고 있는 부분은 입법예고된 「여신전문금융업 감독규정」 일부 개정안 중 '제7조의 2(금융위원회가 정하는 업무)' 에 해당. 개정안을 보면 리스대상 물건에 대한 렌탈업과 관련해 '기준내용연수의 100분의 20에 미달하는 기간 동안의 단기 대여는 대여중인 물건이 정비, 수선 등의 사유로 사용이 곤란한 경우에 한해 금융위원회에 신고하지 아니하고 사업을 영위할 수 있다' 고 규정

- 해당 조문을 뒤집어 보면, 자동차리스사도 정비·수선 등의 사유에 해당하지 않는 차량에 대해서도 금융위원회에 신고만 하면 1년 미만의 단기렌터카 시장에 진입이 가능하다는 해석도 가능

○ 이러한 개정안은 입법예고 당시 렌터카 사업자들의 반발로 유보됨

□ 그러나 본 보고서 제3장의 시장분석 중 <표 3-6> 장단기 렌터카 현황에 따르면 렌터카 사업의 66.8%가 장기렌터카에 집중되고 있는데, 렌터카 사업자들은 장단기 렌터카 사업을 동시에 겸업하면서 장기렌터카에서 반납된 중고차량을 단기렌터카 부문에서 활용함으로써 저렴한 장기렌터카 요금을 유지하고 있음

○ 이에 반하여, 장기렌터카와 경쟁관계에 있는 자동차리스에 대해서는 단기렌터카 겸업을 금지하는 것은 서로 유사한 서비스에 대해 상이한 경쟁조건을 부과하는 것으로 공정한 경쟁에 반하므로, 이러한 규제는 철폐될 필요가 있음

□ 한편, 자동차대여업은 네트워크 산업(Network Industry)이므로, 더 큰 네트워크를 보유한 사업자들이 소비자들에게 더 큰 효용을 제공하는 네트워크 외부성(Network Externality)의 특성을 지녀서, 막대한 자금력과 전국적 네트워크를 보유한 자동차리스 사업자들이 렌터카 사업자로서 단기렌터카 시장에 진입하는 경우, 기존에 구축된 네트워크를 이용하여 빠른 시간 내에 단기렌터카 시장을 잠식할 것이라는 우려를 예상할 수 있음

○ 현재 장기렌터카와 자동차리스를 겸업하고 있는 현대캐피탈과 삼성카드 등과 같은 사업자들이 우선적으로 단기렌터카 시장에 진입할 가능성이 매우 높는데, 이들은 자사 계열사의 전국적 영업망(예컨대, 현대캐피탈의 경우 현대자동차 영업소 및 AS센터)을 이용하거나 자사 계열사인 카드회사와의 제휴(예컨대, 현대캐피탈의 경우 현대카드 포인트, 삼성카드의 경우 삼성카드 포인트 등을 이용한 단기렌터카 요금 할인혜택)를 통하여 시장을 순식간에 장악할 수 있기 때문임

- 이러한 점에서 여신전문금융업 감독규정 제7조의2 제9호가 지금까지 1년 미만의 단기렌터카 시장에 금융자본 회사인 자동차리스 사업자들이 진입하지 못하도록 규제한 것이라는 반박을 예상할 수 있음
- 그러나 본 보고서 제3장의 시장분석에 의하면, 렌터카 시장의 상위 4개사인 kt금호렌터카, AJ렌터카, 현대캐피탈, sk네트웍스가 렌터카 시장 전체 중 53.9%의 시장점유율을 차지하고 있으므로, 단기렌터카 시장에서도 이들 상위 4개사의 시장집중도가 매우 높을 것으로 추정됨
- 따라서 단기렌터카 시장에 자동차리스 사업자들이 진출할 경우, 영세 사업자를 퇴출시키는 역할을 하기 보다는 렌터카 상위 3개사와 활발한 경쟁을 함으로써 소비자후생을 증가시킬 것으로 판단됨
- 또한 자동차리스 사업자들의 네트워크 효과로 인한 단기렌터카 시장 잠식 가능성에 대비하고, 영세한 단기렌터카 사업자들의 경쟁력을 향상시키기 위하여, 단기적으로는 자동차리스 사업자의 단기렌터카 겸업을 전면허용하는 것이 아니라 리스기간 만료로 반납되는 중고자동차에 한해 단기렌터카를 겸업하도록 적절한 제한을 가하는 것임

4. 세법상 경쟁 이슈

<현황>

- 장기렌터카의 경우 영업용 차량에 적용되는 낮은 세율의 혜택을 통해 자동차리스에 비해 더욱 저렴한 요금을 유지하고 있는데, 이는 자동차리스와의 공정한 경쟁을 저해하고 있음
- 아래의 표를 보면, 동일차종에 대한 자동차리스(일반적으로 이용되는 운용리스)의 소비자부담 가격이 장기렌터카에 비해 10% 이상 높은 것을 알 수 있는데, 이는 장기렌터카의 저렴한 세제혜택과 무관하지 않음

<표 5-1> 현대자동차 그랜저 HG 300 프라임 관련 장기렌터카,
자동차리스의 소비자부담 가격 비교

항목	장기렌터카	자동차리스
월납입금	922	856
초기비용(1)	11,180	11,180
보증금·선수금	11,180	11,180
등록세	없음(렌탈료 포함)	없음(리스료 포함)
공채매입/할인 등	없음(렌탈료 포함)	없음(리스료 포함)
기타(인지대, 번호판, 탁송료 등)		100
3년 납입금(2)	33,192	30,672
차량유지비(3)	0	6,750
보험료(개인: 연 1000만원 가정)	없음(렌탈료 포함)	3,000
자동차세	없음(렌탈료 포함)	2,250
정비료	없음(렌탈료 포함)	1,500
합계 (1+2+3)	44,372	48,602

* 보증금·선수금은 30% 수준 가정

** 적용금리에 따라 최종합계가 달라질 수 있음

자료 : 한국조세재정연구원, kt금호렌터카, AJ렌터카, 다나와닷컴, 언론자료, 한국투자증권

□ 물론 이와 같은 결과는 자동차리스의 성격상 차량유지비와 정비료 및 자동차보험료와 자동차세 등을 이용자 본인이 부담하여야 하는 점과도 밀접한 관련이 있지만, 렌터카에 적용되는 저렴한 영업용 세제혜택이 렌터카 사업자들이 저렴한 요금을 책정할 수 있도록 하는 주요 원인이 되고 있음

○ 개별소비세와 교육세의 경우 구입일로부터 3년 이내에 동일인 또는 동일법인에 대여한 기간의 합이 6개월을 초과하는 승용차에 대해서는 개별소비세 및 교육세의 면제혜택을 제외

○ 실질적으로 장기렌터카의 세제혜택은 지방세법상 자동차 취득등록세와 자동차세 등의 영업용 세율 적용에서 발생하고 있음

- 아래의 표에서 알 수 있는 바와 같이, 렌터카는 자동차리스에 비해 다양한 세제혜택을 받고 있음

<표 5-2> 자동차리스와 렌터카의 세제 비교

구분		자동차리스	렌터카	관련법규
구입	개별소비세	물품가격x5%	면세 (구입일로부터 3년 이내에 대여기간 6개월 초과시 5%)	-개별소비세법 제1조 제②항3호 -개별소비세법 제18조 제①항3호 라목
	국세 교육세	개별소비세x30%	면세 (구입일로부터 3년 이내에 대여기간 6개월 초과시 개별소비세x30% 추정)	-교육세법 제5조
	취등록세	판매가x7% (경차의 경우 4%)	판매가x4%	-지방세법 제12조 제①항제2호 가목 -지방세법 제12조 제①항제2호 나목의2
보유	지방세 자동차세	1600cc이하 : cc당 80~140원 1600cc초과 : cc당 200원	2500cc이하 : cc당 18~19원 2500cc초과 : cc당 24원	-지방세법 제127조 제①항
	지방교육세	자동차세x30%	면세	-지방세법 제150조 7호 -지방세법 제151조 제①항7호

지방세법 제12조(부동산 외 취득의 세율) ① 다음 각 호에 해당하는 부동산등에 대한 취득세는 제10조의 과세표준에 다음 각 호의 표준세율을 적용하여 계산한 금액을 그 세액으로 한다. <개정 2010.12.27., 2014.1.1.>

1. 선박
(생략)

2. 차량

가. 비영업용 승용자동차: 1천분의 70. 다만, 경자동차의 경우에는 1천분의 40으로 한다.

나. 그 밖의 자동차

1) 비영업용: 1천분의 50. 다만, 경자동차의 경우에는 1천분의 40으로 한다.

2) 영업용: 1천분의 40

3) 「자동차관리법」에 따른 이륜자동차로서 대통령령으로 정하는 자동차: 1천분의 20

다. 가목 및 나목 외의 차량: 1천분의 20

제127조(과세표준과 세율) ① 자동차세의 표준세율은 다음 각 호의 구분에 따른다. <개정 2011.12.2.>

1. 승용자동차

다음 표의 구분에 따라 배기량에 시시당 세액을 곱하여 산정한 세액을 자동차 1대당 연세액(年稅額)으로 한다.

영업용		비영업용	
배기량	시시당 세액	배기량	시시당 세액
1,000cc 이하	18원	1,000cc 이하	80원
1,600cc 이하	18원	1,600cc 이하	140원
2,000cc 이하	19원	1,600cc 초과	200원
2,500cc 이하	19원		
2,500cc 초과	24원		

지방세법 시행령 제23조(비영업용 승용자동차 등의 범위) ① 법 제12조제1항제2호가목에 따른 비영업용 승용자동차는 제122조제1항에 따른 비영업용으로서 제123조제1호 및 제2호에 해당하는 승용자동차로 한다.

② 법 제12조제1항제2호가목 단서 및 같은 호 나목1) 단서에 따른 경자동차는 각각 「자동차관리법」 제3조에 따른 자동차의 종류 중 경형자동차로 한다.

③ 법 제12조제1항제2호나목2)에 따른 영업용 자동차는 제122조제1항에 따른 영업용에 제공되는 자동차(기계장비는 제외한다)로 한다. <신설 2014.8.12.>

④ 법 제12조제1항제2호나목3)에서 "대통령령으로 정하는 자동차"란 총배기량 125cc 이하의 이륜자동차를 말한다. <개정 2014.8.12.>

⑤ 제1항부터 제4항까지의 자동차에는 그 종류 및 사용용도에 따라 「자동차관리법」 제5조에 따른 등록대상이 아닌 자동차를 각각 포함한다. <신설 2014.8.12.>

제122조(영업용과 비영업용의 구분 및 차령 계산) ① 법 제127조에서 "영업용"이란 「여객자동차 운수사업법」 또는 「화물자동차 운수사업법」에 따라 면허(등록을 포함한다)를 받거나 「건설기계관리법」에 따라 건설기계대여업의 등록을 하고 일반의 수요에 제공하는 것을 말하고, "비영업용"이란 개인 또는 법인이 영업용 외의 용도에 제공하거나 국가 또는 지방공공단체가 공용으로 제공하는 것을 말한다.

<제도취지>

- 렌터카는 본래 단기렌터카에서 출발하였으며 여객자동차 운수사업법상 버스나 택시 등 다른 대중교통수단과 마찬가지로의 기능을 하는 것이므로, 영업용 차량에 적용되는 저렴한 취득등록세가 적용되는 것임

<문제점>

- 현행 지방세법 규정은 렌터카용 차량에 대해서 낮은 영업용 세율을 적용하도록 하고 있는데, 이러한 세제 규정은 자동차리스와 경쟁관계에 있는 장기렌터카에게 더욱 유리한 경쟁조건을 부여함
 - 장기렌터카의 경우 단기렌터카와는 달리 대중교통수단의 기능을 하기 보다는 자동차 구매 및 소유의 대체수단으로 이용되고 있으므로 그 기능에 있어서는 자동차리스와 유사하지만, 자동차리스에 비해 매우 유리한 가격 조건에서 경쟁을 하고 있으므로 공정한 경쟁이라 할 수 없음

<규제개선방안>

- 서로 유사한 서비스를 제공하는 장기렌터카와 자동차리스는 동일한 조건에서 경쟁하는 것이 공정한 경쟁에 부합하므로, 장단기 렌터카 모두에 대해 유리한 세제혜택을 규정하는 현행 지방세법을 개정하여 장기렌터카의 경우에는 이러한 혜택을 철회할 필요가 있음
- 자동차세 과세대상 중 영업용과 비영업용의 구분방법을 규정하고 있는 지방세법 시행령 제122조를 개정함으로써 영업용의 범주에서 1년 이상(12개월 이상)의 장기렌터카를 제외하도록 제2항의 내용을 신설할 필요가 있음

- 취득등록세와 관련하여 비영업용 승용자동차의 범위를 정하고 있는 지방세법 시행령 제23조는 시행령 제122조를 준용하고 있으므로, 이러한 개정을 통해 자동차세뿐만 아니라 취득등록세에 있어서도 장기렌터카에 대해서는 영업용 세제혜택을 부여하지 못하도록 할 수 있음

< 지방세법 시행령 개정안 >

현행	개정안
제23조(비영업용 승용자동차 등의 범위) ① 법 제12조제1항제2호가목에 따른 비영업용 승용자동차는 제122조제1항에 따른 비영업용으로서 제123조제1호 및 제2호에 해당하는 승용자동차로 한다. ②~⑤ (생략)	제23조(비영업용 승용자동차 등의 범위) ① 법 제12조제1항제2호가목에 따른 비영업용 승용자동차는 제122조제1항 및 제2항에 따른 비영업용으로서 제123조제1호 및 제2호에 해당하는 승용자동차로 한다. ②~⑤ (현행과 동일)
제122조(영업용과 비영업용의 구분 및 차령 계산) ① 법 제127조에서 "영업용"이란 「여객자동차 운수사업법」 또는 「화물자동차 운수사업법」에 따라 면허(등록을 포함한다)를 받거나 「건설기계관리법」에 따라 건설기계대여업의 등록을 하고 일반의 수요에 제공하는 것을 말하고, "비영업용"이란 개인 또는 법인이 영업용 외의 용도에 제공하거나 국가 또는 지방공공단체가 공용으로 제공하는 것을 말한다. <u><신설></u> ② (생략)	제122조(영업용과 비영업용의 구분 및 차령 계산) ① (현행과 동일) ② 법 제127조 제1항에 의한 과세기간 중 영업용 중 「여객자동차운수사업법」 제18조제4호에 따른 자동차대여사업에 사용되는 자동차가 동일인 또는 동일 법인에게 대여한 기간이 12개월을 초과하는 경우에는 비영업용으로 본다. ③ (현행 제2항의 내용과 동일)

<기대효과>

- 자동차리스와 유사한 서비스를 제공하고 있는 장기렌터카에 대한 유리한 세제혜택을 없애고 서로 동등한 경쟁조건을 마련함으로써 자동차대여업 시장의 공정한 경쟁을 촉진할 수 있음

<규제개선시 고려사항>

- 렌터카는 대중교통수단의 성격에서 시작된 것이므로 렌터카에 대해 영업용 세율을 적용하는 것은 당연하다는 렌터카 사업자들의 반발이 예상됨
 - 택시와 버스 등의 대체재로 사용되고 있는 단기렌터카에 대해서 낮은 영업용 세율을 적용하는 것은 당연할지 모르나, 대중교통수단으로 이용되는 렌터카 본래의 기능에서 벗어나 소유의 대체수단으로 이용되고 있는 장기렌터카의 경우에도 단기렌터카와 동일한 세제혜택을 주어야 하는지는 의문
- 지방세법 시행령 개정안 입법예고(2014.11.18.)
 - 2014년 11월 18일 입법예고된 지방세법 시행령 제122조 제2항 신설조항에 의하면, “법 제128조 제1항에 의한 과세기간 중 영업용 중 「여객자동차 운수사업법」 제18조제4호에 따른 자동차대여사업에 사용되는 자동차가 동일인 또는 동일 법인에게 대여한 기간이 1개월(연세액을 한꺼번에 납부하는 경우에는 2개월)을 초과하는 경우에는 비영업용으로 본다” 고 규정
 - 1개월 이상의 렌터카에는 종래 적용되던 영업용과세의 혜택을 없애려 하였으나, 렌터카 업계의 강력한 반발로 더 이상 진전이 없는 상황임
 - ※ 이러한 개정안은 세수의 확보를 목적으로 하고 있으므로, 1개월 이상의 렌터카에 대해 광범위하게 영업용 세제혜택을 박탈하고 있음
 - 본 연구는 장기렌터카와 자동차리스의 공정한 경쟁에 초점을 맞추고 있으므로, 자동차리스와 경쟁관계에 있는 1년 이상의 장기렌터카에 대해서만 영업용 세제혜택을 박탈하는 것이 타당하다고 봄

제2절 자동차대여업 관련 불공정거래행위 이슈

- 아직까지 렌터카 및 자동차리스와 관련하여 명백한 불공정거래행위가 밝혀지거나 이와 관련하여 구체적으로 문제가 제기된 적은 없으나, 해외사례 등을 비추어볼 때 우리나라에서도 배타조건부 거래 또는 부당지원행위 등이 발생할 여지는 있음
- 본 보고서 제4장 해외사례 중 제3절 독일의 자동차리스 부분에서 서술한 바와 같이, 독일에서는 대규모 자동차 제조사와 계열관계에 있는 은행들이 자동차리스 시장에서 확고한 우위를 점하고 있으며, 이러한 은행들이 개별 자동차리스 기업들의 사업행위를 방해하거나 다른 기업들과 맺는 리스 계약을 실질적으로 방해할 가능성이 문제된 바 있음
- 우리나라에서도 대규모 자동차 제조사와 계열관계에 있는 시장지배적 렌터카 사업자 또는 자동차리스 사업자가 자동차 제조사의 힘을 이용하여 다른 경쟁사업자의 사업활동을 방해하거나 거래상대방과 배타조건부 거래를 하고 있는지 면밀한 조사가 필요함
- 또한, 대규모 자동차 제조사와 계열관계에 있는 렌터카 사업자 또는 자동차리스 사업자들이 자동차 제조사로부터 다른 경쟁사업자들보다 더 저렴한 가격으로 자동차를 공급받는 등 부당지원행위가 존재하는지 조사할 필요가 있음

제3절 자동차대여업 관련 소비자 이슈

1. 렌터카 관련 소비자피해 현황

(1) 소비자 피해구제 상담⁴¹⁾

- ☐ 한국소비자보호원에 접수된 렌터카 피해구제 상담이 지속적으로 증가하는 추세를 보이고 있음
- 2011년부터 2014년 6월말까지 렌터카 관련 소비자 피해가 427건 접수되었으며, 2011년 90건, 2012년에는 129건으로 전년 대비 39건(43.3%) 증가, 2013년에는 131건으로 전년 대비 2건(1.6%) 증가
 - 2014년(6월말)은 77건으로 전년 동기 대비 18건(30.5%) 증가하는 등 렌터카 관련 소비자 피해가 지속적으로 증가하는 추세를 보이고 있음
 - 1372 소비자상담센터(www.ccn.go.kr, 10개 소비자단체, 16개 광역 시도 지방자치단체, 한국소비자원이 참여하는 전국 단위의 통합 상담 처리시스템)에 접수된 소비자 상담 건수 역시 2011년 1,765건, 2012년 2,344건, 2013년 2,872건 2014년 6월말까지 1,538건으로 지속적으로 증가하고 있음

<표 5-3> 렌터카 관련 소비자피해구제 접수 현황

구 분	2011년	2012년	2013년	2014년 (1월~6월)	계	1월~6월	
						2013년	2014년
건수	90건	129건 (43.3%)	131건 (1.6%)	77건	427건	59건	77건 (30.5%)

- ☐ 렌터카 관련 소비자 피해 유형별 현황을 살펴보면 ‘동일한 금액의 면책금 요구’, ‘예약금 환급·대여요금 정산 거부’ 등의 피해가 상대적으로 비중이 높은 것으로 나타남

41) 한국소비자보호원 렌터카피해예방주의보(2014)의 내용을 요약한 내용임.

<표 5-4> 렌터카 피해 유형별 현황(2011-2014.6.30)

(단위 : 건, %)

피 해 유 형	계
동일한 금액의 면책금 요구	113(26.5)
예약금 환급 · 대여요금 정산 거부	113(26.5)
수리비 등 과다보상 요구(자기차량손해보험 미 가입)	64(15.0)
보험처리 거절	29(6.8)
연료대금 미 정산	21(4.9)
차량고장(운행불가능)	20(4.7)
렌터카 반납할 때 부당 수리비 요구	19(4.4)
기 타	48(11.2)
계	427(100.0)

※기타 : 사고차량 견인비 요구, 해외 렌터카 이용 시 차량파손, 부적합한 차량 대여 등

- ‘동일한 금액의 면책금 요구’ 는 교통사고가 발생해 보험처리를 할 경우 사고의 정도나 보험 금액 등에 따라 소비자가 부담할 면책금을 차등하여 청구해야 하지만 사고의 경중을 구분하지 않고 동일한 면책금을 요구하는 행위를 의미함
- ‘예약금 환급·대여요금 정산 거부’ 는 은 예약취소시 예약금 환급을 거부하거나, 중도해지시 잔여기간 대여요금을 정산해주지 않은 경우를 말함
- ‘수리비 등 과다보상 요구(자기차량손해보험 미 가입)’의 경우 ‘자기차량손해보험’에 가입하지 않고 렌터카를 운행하다 사고가 발생한 경우 차량 수리비 및 휴차 보상금, 차량 감가상각비용 등에 대한 과다한 보상요구를 한 것을 의미함
- ‘보험처리 거절’ 은 사고 발생 시 『자동차손해배상보장법』에 따라 의무가입된 보험(대인배상, 대물배상, 자기신체사고)이나 소비자가 가입한 자기차량손해보험으로 보험 처리를 요구했을 때 이를 거부하는 경우를 의미함
- ‘연료대금 미 정산’ 은 렌터카 반환회수 시 잔여 연료량의 과부족에 대한 연료 대금을 정산하도록 되어 있으나 이를 이행하지 않은 경우를 의미함

- ‘차량고장(운행불가능)’은 렌터카에 하자가 발생해 사용이 불가능함에도 대체차량을 제공하지 않거나 기 지급한 대여요금을 환급해주지 않은 경우임
- ‘렌터카 반납 시 부당 수리비 요구’는 대여 전부터 외관에 흠집 또는 손상되어 있던 렌터카를 반납할 때 소비자에게 책임을 전가시킨 후 부당하게 수리비를 요구하거나 소비자의 과실로 파손시킨 렌터카의 수리비를 과다하게 요구하는 경우를 말함

(2) 렌터카 관련 소비자 인식 조사 관련

- 한국소비자원의 피해구제 접수 현황과는 별도로 렌터카 이용과 관련된 소비자 인식을 조사한 개별 연구내용 등에서도 렌터카 관련 소비자 불만사항을 확인할 수 있음
- 2002년 한국소비자원에서 실시한 렌터카 이용실태조사 결과에 따르면, 렌터카 이용자의 가장 큰 불만으로 나타난 것은 조사대상자 488명 중 복수 응답 결과 32.4%가 주말이나 성수기의 바가지 요금을 주된 불만족 사유로 제기하였음

<표 5-5> 렌터카 소비자 인식 조사(2002년)

순위	내용	응답자수	백분율
1	주말이나 성수기의 바가지 요금	324	32.4
5	사고시 보험처리의 거부	82	7.9
2	차량의 정비상태 등의 안전성	250	24.2
3	차량의 청소 및 청결상태	114	11.0
6	업체직원의 불친절	69	6.7
8	계약사항의 미이행	29	2.8
7	예약금의 환불거부	52	5.0
4	대여기간 중 계약해지시 대여료 환불거부	112	10.9

- 2006년 한국교통연구원에서 수행한 연구용역 「자동차대여사업의 발전방안 연구」에 따르면, 조사인원 322명 중 주된 렌터카 이용 불만은 차량반납시 차량손상 관련 분쟁으로 전체 응답자의 25.9%가 불만사항으로 응답하였음(택 2)

<표 5-6> 렌터카 소비자 인식 조사(2006년)

내용	응답자수	백분율
사고발생시 과도한 부담 발생	102	23.1
자동차 대여사업자의 요금 횡포	46	10.4
고객에 불리한 대여약관	62	14.1
차량반납시 차량손상관련 분쟁	114	25.9
차량고장으로 인한 피해	86	19.5
대여업 직원의 불친절	18	4.1
기타	13	2.9
무응답	30	-
합계	471	100

- 2010년 한국정책학회에서 수행한 자동차대여사업 규제개선방안 연구에서 렌터카 이용자에 대한 실태조사결과에 의하면, 조사대상 665명 중(총 800부 배포), 렌터카를 이용한 경험이 있는 응답자는 전체의 51%인 339명이었음
- 이 조사에서 주된 렌터카 이용 시 렌터카 사업자와의 분쟁사유를 묻는 질문에 차량손상에 대한 과도한 수리비 요구가 가장 많은 응답을 차지하는 것으로 나타났음(복수응답 가능)

<표 5-7> 렌터카 소비자 인식 조사(2010년)

내용	응답자수	백분율
차량손상에 대한 과도한 수리비 요구	29	23.4
유류비 정산 문제	21	16.9
사고발생 시 면책금 과다 요구	18	14.5
과도한 요금 징수	11	8.9
부당한 계약내용	10	8.1
차량고장	8	6.5
계약해지, 해제에 따른 위약금	7	5.6
개인정보 부당활용	2	1.6
기타	18	14.5
응답 합계	124	100
무응답	567	
총합계	691	100

- 렌터카 이용 시 가장 불편한 사항에 대해 묻는 질문에 대해서 응답자들은 자차 미가입을 가장 큰 불편사항으로 제시하였음(우선순위에 의한 질문을 점수화하였음)

<표 5-8> 렌터카 소비자 인식 조사(2010년)

내용	점수
자차 보험 미가입	359
다양하지 못한 차종	254
대여약관 미설명	237
차량정비 불량	227
'허' 자 번호판	218
미흡한 사고조치	197
정비공고 및 안전장구 미 탑재	147
업체 불친절	73
기타	39

- ☐ 조사시기와 조사대상이 상이하지만 렌터카 이용과 관련한 소비자 불만사항은 보험 관련 사항, 이용요금 관련 문제, 렌터카 이용과 관련된 계약의 해지 문제 등으로 요약될 수 있음

2. 자동차리스 관련 소비자피해 현황⁴²⁾

- ☐ 리스는 운영 형태에 따라 금융·운용리스로 구분되나 약관 및 약정서에 이와 관련된 구분이 표시되지 않고 사용되고 있음
- 따라서 리스이용자의 경우 약관 등을 통해 본인이 이용하는 상품이 어떤 상품에 해당하는지 확인할 수 없어 혼란을 초래하는 경우 발생
- ☐ 일부 시설대여사업자가 약정서 등에 계약의 주요내용을 명시하지 않고 있어 소비자가 계약의 내용을 정확히 인지하는데 어려움 발생

42) 본 항의 내용은 금융감독원(<http://www.fss.or.kr>)의 내용과 「정부 분야별 정책 제도의 소비자지향성연구」, 한국소비자원, 2013의 내용을 참고하여 작성하였음

- 리스의 금리 및 종류, 규정손해금 및 중도수수료 산정방식 등에 대한 주요내용 명시 부재
- 리스 보증금을 포함한 실질금리 표시 등 상품과 관련된 공시가 미흡하여 소비자의 합리적인 선택을 제한하게 되는 문제점 발생
- 운용리스는 소비자가 보기에는 금융리스와 큰 차이가 없음에도 불구하고 대부 중계수수료 상한이 적용되지 않는 문제가 발생하여 상품을 이용하는 소비자의 경우 고금리를 부담하는 경우가 발생할 수 있음
- 자동차리스 표준약관에 자동차 근저당 설정 시 설정 및 말소비용을 고객이 모두 부담하도록 되어 있어 근저당권 설정비용을 일방적으로 소비자에게 부담하도록 하고 있음
- 금융회사에 의한 보험계약 체결 시 금융회사가 지정하는 보험사로 자동차 보험을 갱신하도록 자동차리스 표준약관에 명시하고 있어 소비자의 선택권을 제한하는 등의 문제점이 있음

<참고문헌>

- 금재덕 외, 「자동차대여사업 규제개선방안 연구」, (사)한국정책학회, 2011.
- 렌터카 산업분석 보고서, 한국투자증권, 2014.
- 모창환, 「자동차대여사업의 발전방안 연구」, 한국교통연구원, 2006.
- 모창환, “렌터카와 리스업의 최근이슈 및 보험제도”, 「자동차대여업 시장분석 - 제1차 워크숍 자료집」, 한국법제연구원, 2014.8.22.
- “장기렌터카 시장, 경기 불황에도 성장세 이어져”, 서울경제, 2014.10.10.
- 박광동, “자동차금융 관련 법적 쟁점 - 자동차리스업을 중심으로-”, 「자동차대여업 시장분석 - 제1차 워크숍 자료집」, 한국법제연구원, 2014.8.22.
- 장민선, “렌터카와 리스업의 법제 비교”, 「자동차대여업 시장분석 - 제1차 워크숍 자료집」, 한국법제연구원, 2014.8.22.
- 「정부 분야별 정책제도의 소비자지향성연구」, 한국소비자원, 2013.
- 조영석·박규수, 「한국자동차대여사업의 변천과정과 발전방향」, (사)한국자치행정연구원, 2014.
- “초기 비용 덜 들어... 차값 비싸고 보험료 부담 클수록 장기렌터카가 유리”, 조선Biz, 2014.8.27.
- 한국투자증권 Sector Report focus 렌터카, 한국투자증권, 2014.3.24.
- “허 떼고 하·호 달았더니.. 장기 렌터카 함박웃음”, 한국일보, 2014.02.21.
- Autovermietung-gewerberechtliche Voraussetzungen:
www.starterzentrum-rlp.de. 2014년 8월 29일 최종접속.
- Autovermietung-Statista-Dossier 2014, Statista.
- Carsharing-Statista-Dossier 2013, Statista.

Euromonitor, Diverse Quellen, Frankfurter Allgemeiner Zeitung, 2014.

Gute Geschäftschancen für Finanzprodukte im Automobilmarkt, Pressemitteilung
01. August 2013, Heute und Morgen - Marktforschung Beratung.

KEN RESEARCH North America Car Rental Industry Outlook to 2017,

KEN RESEARCH The UK Car Rental Industry Analysis to 2017,

Reinking/Eggert, Der Autokauf, Werner Verlag 12. Auflage, 2014.

WirtschaftsWoche, wiwo.de

Städtler Sonderdruck aus ifo Schnelldienst 24/2010.

Vorgestellt in Motorwelt 10/2003.

<http://de.wikipedia.org/wiki/Carsharing> 2014년 9월 26일 최종접속.

<http://de.wikipedia.org/wiki/Leihwagen> 2014년 9월 23일 최종접속.

<http://news.miet24.de-2010/03/31/auto-langezeitmiete-%E2%80%93-die-cleverere-alternative-zu-autokauf-und-leasing> 2014년 10월 5일 최종접속.

公益社団法人リース事業協会(일본 리스협회 사이트)

<http://www.leasing.or.jp/english/index.html> 최종접속 2014년 10월 11일.

一般社団法人全国レンタカー協会(일본 일반사단법인 전국렌터카협회)

<http://www.rentacar.or.jp/> 2014년 9월 8일 최종접속.

위키피디아 재팬 - 일본 렌터카

<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%83%AC%E3%83%B3%E3%82%BF%E3%82%AB%E3%83%BC> 2014년 9월 8일 최종접속.

[별첨 1]

장기렌터카 견적서

기본정보				
고객명	VIP고객님		주인/사업자번호	111111-*****
견적번호	T20141218000349		견적일	
견적내용				
차종	그랜저HG15MY(가솔린)		모델	그랜저 15MY HG 300 PRE
색상	팬텀블랙		옵션	기본옵션
차량가격	33,610,000		할인금액	350,000
렌트방식	운용렌트		판매가격	33,260,000
등록면허세	미포함		취득세	포함
공제	미포함		자동차세	포함
만기 시 처리방법	매입/납입/재렌트		환경개선부담금(다월)	미포함
정비 서비스	Slim(렌트)	Slim(렌트)		
렌트기간	36 개월	48 개월	0 개월	0 개월
보증금	20.00 % 6,652,000	20.00 % 6,652,000	0.00 % 0	0.00 % 0
선수금	0.00 % 0	0.00 % 0	0.00 % 0	0.00 % 0
잔존가치	50.00 % 16,629,800	44.00 % 14,634,400	0.00 % 0	0.00 % 0
연간약정거리	무제한	무제한	0 km	0 km
순회방문주기	6개월 주기	6개월 주기		
월렌트료	833,000	738,400	0	0
부가세(VAT)	83,300	73,840	0	0
월납입액	916,300	812,240	0	0
*과세 사업자인 경우 렌트료에 발생되는 부가세는 차종에 따라 환급이 가능합니다. (환급 가능차종 : 화물, 경차, 9인승 이상 승용/승합차) *최초 납부액은 보증금, 선수금입니다. 약정 거리 초과 시 초과운행 부담금이 부과됩니다.				
보험 및 차량손해면책제도			부가 서비스	
보험(회사)	동부화재			
대인 1교	필수가입			
대물	가입 (1억원)			
자기신체사고	가입(1억원)			
연령한정	만26세 이상			
무보험차상해	가입			
차량손해면책제도				
자기부담금	20만원~50만원			
차량보험사차량손해면책금액	30만원		계좌정보	
차량보험사차량손해면책금액	50만원		예금계좌	
예금주				
기타 사항				
* 최종조건 및 렌트료는 계약 체결 시 변동될 수 있으며, 출고시점에 차량가격이 변동되는 경우 재산정 됩니다. * 본 견적의 유효기간은 견적일 기준 1주일이며, 정부의 정책변경으로 인한 세율 변동 시 확정시점에 렌트료가 변동될 수 있습니다. * 자체 심사 시스템 보유로 고객 신용만으로 이용 가능합니다. (보증보험 증권 불필요) * 그 외 서비스 : 승객 서비스, 브랜드 탁송 서비스, 만기음선 서비스 등				

[별첨 2]

자동차리스 견적서

기본정보							
고객명	VIP고 객님			주민/사업자번호	111111-*****		
견적번호	L20141218000553			견적일			
견적내용							
차종	그랜저HG15MY(가솔린)			모델	그랜저 15MY HG 300 PRE		
색상	팬텀블랙			옵션	기본옵션		
차량가격	33,610,000			할인금액	350,000		
판매가격	33,260,000			등록면허세	미포함		
자동차세	포함			취득세	포함		
환경개선부담금	미포함			공채	포함		
산출기준	차량가			등록지역	제주		
리스방식	운용리스		운용리스				
민기서처리방법	반납/매입/재리스		반납/매입/재리스				
리스기간	36 개월		48 개월		0 개월		0 개월
보증금	20.00%	6,652,000	20.00%	6,652,000	0.00%	0	0.00%
선수금	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%
유예금	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%
잔존가치	49.00%	16,297,000	42.00%	13,969,000	0.00%	0	0.00%
년간약정거리	35,000 km		35,000 km		0 km		0 km
순회방문주기	0개월 주기		미적용		미적용		미적용
월리스료	897,700		816,400		0		0
월보험료	0		0		0		0
월납입액	897,700		816,400		0		0
<p>* 정비리스, 필수점검항인 경우 월리스료, 잔존가치는 VAT포함입니다. * 최초 납부액은 보증금, 선수금, 유예금입니다. * 민기서처리방법이 반납인 경우 반납이 원칙이나, 차량가의 1% 매입수수로 납부 시 매입도 가능 하며 약정거리 초과 시 초과운행 부담금이 부과됩니다.</p>							
보험관리				부가서비스			
보험(회사)							
대인 1,2							
대물							
자기신체사고							
물적합종기준							
연행한정							
자기부담금							
자차가입여부							
무보험상해				계좌정보			
가족한정(개인)				예금계좌			
사용용도(개인)				예금주			
기타사항							
<p>* 최종조건 및 리스료, 보험료는 리스계약 체결 시 변동될 수 있으며, 출고시점에 차량가격이 변동되는 경우 재산정 됩니다. * 본 견적의 유효기간은 견적일 기준 1주일이며, 정부의 정책변경으로 인한 세율 변동 시 확정시점에 리스료가 변동될 수 있습니다.</p>							

- ※ 계약서상으로는 자동차리스가 장기렌터카보다 더 저렴한 것으로 보이지만, 자동차리스는 차량 유지비, 보험료, 자동차세, 정비료 등을 별도 부담해야 하므로 소비자의 최종부담액이 더 높음

자동차대여업 시장분석

인 쇄 : 2014년 11월

발 행 : 2014년 11월

발행인 : 정 재 찬·이 원

발행처 : 공정거래위원회·한국법제연구원

인 쇄 : 문중인쇄(주) 044) 868-7153~4

* 본 내용에 관하여 문의사항이 있는 경우에는 공정거래위원회 시장구조개선과(TEL: 044-200-4357)로 연락하시기 바랍니다.