

■ 목차

■ Legal Update ■

- 브라질 정부의 전기요금 인하를 위한 임시조치의 의미.....2
- 브라질, 장기 프로젝트를 위한 새로운 자금조달 방법 “인프라 채권 (Infrastructure Debentures)”5

■ Business ■

┆ 인프라 채권 발행 동향 ┆

- 브라질, 인프라 채권에 대한 수요가 1,240억 헤알(67.5조 원)에 이를 것이라 전망.....9
- BNDES, 100억 헤알(약 5.4조 원) 상당의 인프라 채권 발행 전망 10
- CEMIG, 20억 헤알(약 1조 900억)의 인프라 채권 발행 검토..... 11

┆ 자동차 산업 동향 ┆

- 닛산 브라질 자동차산업 혁신법(inovar-auto: 법률 7819/12) 첫 번째 등록업체로..... 12
- 브라질 자동차부품업계 판매실적 작년 대비 크게 하락 13
- 브라질 자동차부품업계 무역수지 크게 악화..... 14

■ Legal Update ■

브라질 정부의 전기요금 인하를 위한 임시조치의 의미

법무법인 지평지성 김태성 자문위원

지난 9월 11일 브라질 지우마(Dilma)정부는 전기요금 인하와 전력 사업권 연장 규정에 관한 임시조치(Medida Provisoria 579호/2012)를 발표하였습니다. 이 임시조치는 정부가 계획하고 있는 소비자 전기요금 인하 정책을 위한 것으로 정부의 가격 정책을 수용할 수 있는 사업자에 한해서 사업권을 연장해 준다는 내용을 골자로 하고 있는데 주요 내용은 다음과 같습니다.

- 1) 임시조치 및 관련 법령의 내용을 수용하는 조건으로 수력발전 및 송전, 배전 사업권을 30년 간 연장하여 준다.
- 2) 연장할 의사가 없는 사업권에 대해서는 동일 기간으로 입찰 또는 경매를 통해 새로운 사업권자를 선정한다.
- 3) 임시조치의 목적인 전기료 인하를 위해 이미 회수된 투자에 대한 보상을 전기료에 적용하지 않는다. 단, 전력청(Aneel)의 사전허가를 취득한 신규 투자비용은 전기요금에 반영할 수 있다.
- 4) 또한 정부는 연장 또는 신규 사업자들의 미회수된 투자와 신규 투자사업에 한하여 전력부문 특수세인 CDE (Energy Developing Account), CCC (Account of Fuel Consumption) 등을 대폭 인하하여 적용하거나 징수하지 않고, 이를 위한 재원으로 매년 33억 헤알을 투입한다.

이 임시조치 이후 발표된 관련 법률 7805호/2012에서는 60개월 이내 만료되는 사업의 사업권자 중 연장 의사가 있는 업체들의 공식적인 연장 신청기간을 10월 15일로, 계약일을 11월 1일로 정하였습니다. 이에 대해 전문가들은 사업권이 만료되어가는 수력발전사업의 설비투자가 대부분 회수되었거나 곧 회수된다는 전제하에 마련된 정책이나, 정부가 발표한 미회수 투자액의 규모가 명확하지 않은 점과 전력가격이 결정되기 전에 연장을 신청하는 방식 등 전반적인 불투명성에 대해 비판하였습니다.

이런 비판에도 불구하고 지우마 정부가 강경한 의지를 보임에 따라, 사업권 관련 기업들의 주가는 급락하여 3일 사이에 기존 주가시장에서 관련 주들의 가치가 합계 약 95억 헤알(약 5조 1700억 원) 정도 감소한 바 있습니다.

정부가 목표로 삼고 있는 전기요금 인하율은 산업용은 20.2% 주거용은 16.2%이나 이미 지난 10월 16일 에너지연구공사(EPE-Empresa de Pesquisa Energética)의 마우리시오 토우마스킹 (Maurício Tolmasquim) 사장은 평균 인하 폭이 20% 이하가 될 수도 있다고 밝힌 바 있습니다.

16일 기준으로, 배전사의 경우 41개 모두 연장신청을 하였고, 발전소의 경우 123개의 사업권자들이 계약 연장을 신청하여 아직 14개 발전소의 17개 사업권자들이 연장신청을 하지 않은 상태이나 나머지 대부분 연장신청을 할 것으로 전망되고 있습니다.

전 AES 엘레트로빠울로(AES Eletropaulo)의 사장이자 현 템보 지우스또(Tempo Giusto) 컨설팅의 에두알도 조세 베니니(Eduardo Jose Benini) 대표는 이번 정부의 전기요금 인하 정책은 몇 가지 전력부문의 특수세 부담을 줄임으로 실질적으로 최종 소비자는 물론 생산단계에서도 원가절감에 도움이 될 것이지만, 연방과 주정부의 세수가 줄어들게 되어 장기적으로 지속될 지는 의문이 있다는 의견을 표명하였습니다. 반면, 이 정책으로 사업성 악화가 우려되는 가운데 사업자들이 스마트 그리드(Smart Grid)와 같은 신기술 도입과 틈새시장(Niche Market) 개발 등을 통해 생산성 향상과 매출 성장을 위한 노력을 시작하게 된 점은 긍정적으로 평가했습니다.

아직 임시조치 579호를 평가하기에는 이르다는 게 시장의 지배적 의견입니다. 결국 전력공급가와 전기요금이 결정될 때 정확한 평가가 가능하기 때문입니다. 현재로서는 업계가 "(카드를) 보기 위해 판돈을 건다"라는 브라질 속담처럼 일단 정부의 정책에 따르는 입장이나, 가격 결정 이후에도 계속 지지할 것인지 아니면 소송 등으로 최악의 경우 임시조치가 폐지될지는 지켜봐야 할 것입니다.

참고자료:

1. "MP 579: União tem que se articular com estados para decidir sobre hidrelétricas, diz advogado David Waltenberg avalia que urgência para a solução sobre as concessões foi uma opção do poder executivo e vê aspectos questionáveis juridicamente na MP"
- Agência CanalEnergia, 2012. 10. 17.
2. "Governo publica MP que reduz tarifa e renova concessões"- Exame, 2012. 9. 12.
3. "Sai decreto que regulamenta concessões de energia"-Exame: 2012. 9. 17.
4. "Para EPE, redução média da tarifa de energia pode ficar abaixo de 20%"-Valor Economico 2012. 10. 16.
5. "Redução da tarifa de energia elétrica é fundamental para o aumento da competitividade da indústria"- Imprensa Câmara dos deputados 2012. 10. 17.
6. "Governo mantém estimativa de redução de tarifa de energia, diz EPE"-Reuters, 2012. 10. 17.
7. "Ainda é cedo para avaliar sucesso da MP579"-agencias reguladoras, 2012. 10. 17.
8. "Empresas de energia reagem com cautela à MP579, diante de mudança nas regras de renovação das concessões"-Amcham Brasil, São Paulo Site, 2012. 10. 18.

■ Legal Update ■

브라질, 장기 프로젝트를 위한 새로운 자금조달 방법 “인프라 채권 (Infrastructure Debentures)”

법무법인 지평지성 임이지 변호사

브라질법률 제12.431/11호 및 대통령령 제7.603/11호에 따라 2011년 11월부터 브라질 내에서 장기 자금조달이 가능한 인프라 채권의 발행이 가능하게 되었습니다. 동법은 법상 요건을 충족하여 인프라 채권이 발행되는 경우 해당 채권의 투자자들에게 수익에 대한 개인소득세 및 법인세 면제혜택을 주는 것을 주요 내용으로 하고 있습니다. 브라질 현지에서는 세제혜택을 받을 수 있는 새로운 자금조달 방식이 마련됨에 따라 이를 이용한 투자가 증가할 것으로 기대하고 있습니다. 이하에서는 법에서 정하고 있는 인프라 채권의 발행요건, 특징 등에 대하여 살펴보도록 하겠습니다.

1. 발행 주체 및 발행기간

인프라 채권은 인프라시설 부분 또는 집약적 경제 생산을 위한 연구, 개발, 혁신분야에 대한 투자사업을 수행하기 위해 설립되는 특수목적회사(이하 “SPC”)가 발행하게 되며, 2015년 12월 31일까지 한시적으로 발행할 수 있습니다.

2. 발행방법

가. 발행요건

인프라 채권은 다음과 같은 요건을 충족하여 “우선순위 프로젝트”라고 간주되는 경우에만 발행 가능합니다.

- (1) 인프라시설 부분 또는 집약적 경제 생산을 위한 연구, 개발, 혁신분야에 대한 투자일 것
- (2) 주무부서의 사전 승인을 받을 것
- (3) ①물류 및 운송, ②도시교통, ③전력, ④전기통신, ⑤방송, ⑥기초 위생시설, ⑥관개시설의 설치, 유지, 수리, 현대화를 목표로 할 것

만일 위 요건을 충족하지 못하였음에도 불구하고 인프라 채권을 발행하는 경우 브라질 정부는 SPC 및 투자자들에게 발행채권액의 20%에 해당하는 금액을 벌금으로 부과하게 됩니다.

나. 발행 시 필요서류

SPC는 주무부서에 프로젝트 내용 및 아래의 서류를 제출해야 하며, 해당 양식은 각 부서의 홈페이지에서 확인할 수 있습니다.

- (1) 상업등기소 등록증 및 SPC의 정관
- (2) 연방법인납세증(CNPJ) 등록번호
- (3) SPC를 구성하는 회사목록, 각 회사들의 연방법인납세증 등록번호, 각 회사 Manager의 위임장
- (4) 연방 세금 및 연방정부가 추징 가능한 미지급 세금과 관련된 통합채무완납증명(Joint Debt Clearance Certificate) 또는 완납효과가 있는 통합채무증명(Joint Liability Certificate with Clearance Effects)
- (5) 주무부서가 정하고 있는 기타 서류

다. 주무부서의 승인

주무부서가 승인하는 내용의 조례를 공포함으로써 인프라 채권을 발행할 수 있는 "우선순위 프로젝트"로 인정되며, 조례에는 해당 프로젝트가 "우선순위 프로젝트"가 되기 위해 필요한 최소한의 요건 및 프로젝트 실행 방법이 기술되어 있어야 합니다.

3. 특징

전술한 요건을 준수하여 인프라 채권이 발행되는 경우 채권은 다음과 같은 특징을 갖게 되므로, 관련 당사자들은 이에 유의하여야 합니다.

- (1) 가중평균만기는 4년을 초과할 것(CMN Resolution No. 3.947, of January 27, 2011, "Resolution 3.947/11").
- (2) 물가지수 또는 기준지수(TR, Reference Rate)에 연동된 사전고정금리에 따라 보상액을 지급하며, 일부 또는 전체 채권에 대한 사후고정금리를 정하는 것이 금지됨.
- (3) 발행자의 경우 최초 발행일로부터 2년 내에 채권증서 환매 또는 조기상환이 금지됨.
- (4) 투자자의 경우 재판매가 금지됨.
- (5) 수익에 대한 정기지급 간격이 180일 이상일 것.
- (6) 증권시장에서 거래된 경우, 거래 사실을 증명할 것.
- (7) 투자대상 프로젝트(연구, 개발, 혁신하고자 하는 것들을 포함)를 위해 마련된 자금을 할당하기 위한 간소화된 보고절차를 준비할 것.

4. 공모 가능성

인프라 채권은 브라질 증권위원회(CVM) 규칙 제400/03호에 따라 투자자 (일반) 공모를 하거나 규칙 제476/09호에 따라 "간소화된 공모(oferta pública de esforços restritos)" 방식으로 할 수 있습니다. 전자의 경우 위 3.(7)에서 언급한 "간소화된 보고절차"에는 (수익)분배 전망에 대한 내용이 중점적으로 설명(또는 증명)되어야 하며, 이는 공모 시작 시 제공되어야 합니다. 반면 후자의 경우 공모종료 통지 및 공시자료에 이와 같은 정보를 제공하면 됩니다.

5. 과세혜택

개인 투자자의 경우 수익에 대한 소득세가 면제되며, 법인 투자자의 경우 15%(일반적으로 34%)의 소득세가 원천징수 됩니다.

(이 원고는 브라질 제휴로펌 **MHM Sociedade de Advogados**의 협조로 작성되었습니다.)

■ Business ■

브라질, 인프라 채권에 대한 수요가 1,240억 헤알(67.5조 원)에 이를 것 이라 전망

(Reuters 2012. 8. 13.)

인프라 채권(Infrastructure Debenture)에 대한 수요가 1,240억 헤알(67.5조 원)에 이를 것이라고 전망되고 있습니다. 무디스(Moody's) 위험평가대행사의 보고서에 따르면 “연기금이나 기타 민간투자자들이 인프라 채권을 통해서 2012년부터 2014년까지 필요한 인프라 투자의 42% 정도는 충분히 감당할 수 있을 것”이라고 합니다. 무디스는 과거 칠레에서도 인프라 채권을 통한 투자 붐이 일어났던 예를 들면서 (브라질의)인프라 채권의 발행은 연기금의 인프라 투자 참여를 촉진할 것으로 예상하고 있다고 밝혔습니다.

■ Business ■

BNDES, 100억 헤알(약 5.4조 원) 상당의 인프라 채권 발행 전망 (Valor Econômico 2012. 10. 19.)

브라질 국가사회경제개발은행인 BNDES는 2013년부터 인프라 채권을 통한 자금유치가 크게 늘어날 것이라고 밝혔습니다. BNDES가 자금을 지원하는 전력, 물류 사업을 위해 설립된 특수목적회사(SPC)들이 내년까지 100억 헤알(약 5.4조 원)규모의 인프라 채권을 발행할 예정입니다. BNDES는 이 가운데 약 30억 헤알에 대해서는 채권발행에 대해 동의하였고, 30억 헤알은 검토 중이며, 40억 헤알은 곧 채권발행 동의 요청이 있을 것으로 예상하고 있습니다.

BNDES의 인프라 담당임원은 "현재 진행되고 있는 도로건설 사업 4건, 송전사업 3건, 수력발전사업 1건을 위해 필요한 총 140억 헤알 중 60억 헤알은 BNDES가 대출하는 방식으로, 29.5억 헤알은 채권 발행으로 충당하는데 동의하였다"고 밝혔습니다. 이 프로젝트들의 자본금은 약 50억 헤알로 "채권 발행이 없었으면 80억 헤알이 필요하였을 것"이라며, "이처럼 채권발행이 레버리지를 높이는 데 도움이 되며 자기자본의 위험을 감소시켜 준다"고 덧붙였습니다.

■ Business ■

CEMIG, 20억 헤알(약 1조 900억)의 인프라 채권 발행 검토 (Bloomberg 2012. 10. 19.)

CEMIG(미나스제라이스주 전력공사)의 페르난도 롤라(Fernando Rolla) 재무담당 이사는 2013년 인프라 채권을 발행할 것을 검토 중이라고 밝혔습니다. 현재 CEMIG는 100억 헤알(5조 4400억 원) 규모의 송전설비 건설입찰에 참여 중이며, 낙찰자로 선정될 경우 BNDES 대출 및 인프라 채권 발행을 통해 브라질 내 금융시장에서 자금을 조달할 계획입니다.

■ Business ■

닛산, 브라질 자동차산업 혁신법(inovar-auto: 법률 7819/12) 첫 번째 등록업체로
(Reuters Brasil 2012. 10. 19.)

닛산브라질이 새로이 제정된 자동차산업 혁신법을 적용받는 첫 번째 업체가 되었습니다. 관련 규정에 따라 등록을 마침으로 향후 닛산이 수입할 월 6,666대씩 연 약 8만대의 물량에 30%에 이르는 공산품세(IPI-Imposto sobre Produtos Industrializados) 인상이 적용되지 않게 됩니다. 닛산은 작년 10월, 26억 헤알 (약 1조 4천억 원)을 투자하여 2014년부터 연 20만대를 생산할 수 있는 공장을 설립한다고 발표한 바 있습니다. 세제 혜택을 받기 위해서 닛산 브라질은 내년 2월까지 정부에 연구 개발(R&D) 프로젝트들과 보유 모델들의 연비 개선 방안을 제출하여야 합니다.

■ Business ■

브라질 자동차부품업계 판매실적 작년 대비 크게 하락 (Sindipeças 2012. 9. 17.)

올 1월부터 7월까지 자동차부품 산업분야 누적매출이 작년 동기 대비 15.5% 하락하였습니다. 자동차 생산업체들에 대한 판매는 20.3%, 자동차 부품업체 간의 매출은 17.9%, 교체용 부품 매출은 10.7%, 수출은 4.6% 각각 하락한 것으로 나타났습니다. 하지만 7월 매출은 6월대비 10% 증가하였습니다.

■ Business ■

브라질 자동차부품업계 무역수지 크게 악화
(Sindipecas, Abipeças 2012. 9.)

브라질 개발산업무역부(MDIC Ministerio de Desenvolvimento, Industria e Comercio Exterior)의 자동차부품 무역수지 통계에 따르면, 올 1월부터 8월까지 브라질의 누적무역적자는 전년 동기 대비 23.1%나 증가한 것으로 나타났습니다. 적자규모는 약 39.5억 달러입니다. 최대 수출 대상 국가는 아르헨티나(총수출의 34.4%)이고 미국으로부터의 수입이 총 수입의 11.7%로 가장 많았습니다. 한국으로부터의 수입은 8개월간 6억달러로 9위를 기록하였고, 수입규모는 전년대비 48.1%나 증가하였습니다.

자동차부품 주요 수입국가별 현황 (단위: 백만달러)

순위	국가	2012년(1~8월)		2011년 (1~8월)	전년 동기 대비 증가율(%)
		금액	비율(%)		
1	미국	1,294	11.73	1,327	-2.51
2	일본	1,289	11.69	1,218	5.91
3	독일	1,281	11.62	1,318	-2.76
4	중국	923	8.36	766	20.49
5	아르헨티나	865	7.84	924	-6.36
6	프랑스	807	7.34	784	3.28
7	태국	672	6.09	555	21.10
8	이탈리아	645	5.84	673	-4.25
9	한국	596	5.41	403	48.10
10	스웨덴	364	3.30	485	-25.20