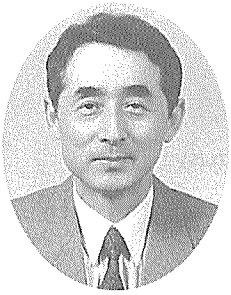




LPG 사용차량 확대, 무엇이 문제인가?

- 석유수급안정 저해, 유헤 정제시설 발생 및 충전소 부족 등의 문제 우려 -



구 익 모
〈 대한석유회 협 상무 〉

최근 정부는 7~10인승 레저용 차량(RV)에 대한 LPG사용을 2000년말까지 1년간 유예하고, 이 기간 중 수송용 연료간 가격 불균형을 바로 잡겠다는 방침을 발표한 바 있다.

LPG차량문제의 핵심사안은 수송용 연료간 제세공과금의 격차로 말미암아

LPG소비자가격이 휘발유 가격에 비해 26% 수준에 불과한 데 있다. 따라서 세금등으로 인해 소비자 가격차이가 크게 벌어져 있는 가격구조를 정부가 개선하기로 한 것은 다소 때 늦은 감은 있으나, 다행스러운 일이다.

그러나, 지난 '96년말 자동차관리법 시행규칙 개정으로 내년부터 7~10인승 다목적 승합차는 승용차로 분류되어 LPG사용이 금지될 예정임에도 불구하고 이번엔 LPG사용제한을 유예한 조치는 국민경제적으로 볼 때 득보다 실이 많을 것으로 판단된다.

첫째, LPG차량이 분별없이 확대되면 석유제품간 수급불균형이 초래되어 석유수급안정을 크게 저하시킬 염려가 있다. 즉, 휘발유, 등·경유등 석유제품은 원유를 정제하여 생산되는 연산품으로 LPG의 생산수율은 타제품보다 낮은 약 3%에 불과하다. 따라서 국내생산이 부족한 LPG는 불가피하게 수입을 해야하고, 휘발유는 공급과잉으로 저가로 수출할 수밖에 없으므로 결과적으로 무역수지에도 불리하게 작용할 것으로 우려된다.

둘째, 국내 정유사들은 석유수급안정을 위하여 그동안 꾸준히 시설투자를 하여 왔으며, 특히 휘발유 수요 증가에 대비하여 약 3조원에 달하는 막대한 자금을 투입하여 고도화시설을 확충함으로써 현재 별도의 수입

없이 자체생산만으로 수급이 가능하게 되어 있는 상황이다. 그런데 차량연료가 휘발유에서 LPG로 급속히 전환될 경우 이러한 기존 정제시설의 가동률 저하 및 잉여시설 발생등으로 정유업계에 큰 타격을 주게되고 국가적으로는 자원의 낭비를 초래하게 될 것이다.

셋째, 유헤측면에서 볼 때 현재 주유소는 1만개소를 상회하고 있으나, LPG충전소는 576개소에 불과하다. 따라서 소비자 편의를 위해서는 대도시를 중심으로 다수의 충전소를 추가 설치해야 하는 문제를 안고 있다. 그러나, 충전소의 허가요건이 까다롭고 인근주민들의 민원발생 때문에 도심내 충전소 설치는 사실상 불가능하므로 소비자들의 이용 불편과 불만이 야기될 것이다.

넷째, 승용차의 연료는 어느 국가를 막론하고 휘발유가 주연료이다. 주요 외국의 LPG차량 보급현황을 보면 일본은 '90년 32만대에서 '97년 30만대로 오히려 줄어 전체 차량의 0.4%에 불과하고, 프랑스는 0.2%, 이탈리아는 3.2%이다. 우리나라는 '99년 10월말 현재 LPG자동차 비율이 6.5%에 달하고 있다.

다섯째, 현행 LPG안전 및 사업관리법 시행규칙에서 승용차의 경우 LPG는 영업용, 장애인용, 관용등 특정 목적에만 사용하게 되어 있으나, 이러한 제도운영 취지에서 벗어나 레저용 차량 등에도 LPG사용이 허용될 경우 일반 승용차량 소유자의 상대적 불이익과 형평성 문제는 어떻게 해결할 것인가.

이러한 여러 문제점 등을 고려할 때, 자동차의 LPG연료사용 여부는 신중히 검토되어야 할 과제라고 생각된다. 그리고 수송용 연료인 휘발유, 경유, LPG간 조세 및 부과금의 형평성 제고 등으로 이들 연료간 공정경쟁이 이뤄질 수 있도록 합리적인 세계 정책을 우선적으로 수립하는 것이 국민 경제적 측면에서 매우 중요한 선결과제라고 사료된다. ☯