

LPG경차 허용이 갖는 의미



한국LPG가스공업협회
전무 권순영

고유가가 계속되는 상황에서 지난해 노무현대통령은 수송부문의 에너지절감 대책의 일환으로 경차보급 활성화방안을 지시한바 있다.

그리고 그 후속 조치로 추진됐던 LPG경차 허용문제가 수많은 우여곡절 끝에 드디어 허용되는 방향으로 가닥을 잡았고, 법 개정만을 앞두고 있는 상황이다.

현 시점에서, LPG업계 종사자가 아닌 대한민국 국민의 한 사람으로서 LPG경차 허용에 대해서 몇 가지 특별한 의미를 부여하고자 한다.

첫째, 에너지 수입의존도가 높은 우리로서는 무엇보다도 에너지절약과 효율적인 에너지사용이 요구되고 있으며, LPG경차허용이 이러한 문제 해결에 크게 일조할 것으로 확신한다.

정부는 그동안 경차보급 확대를 위해 경차에 대해 특소세 및 등록세와 취득세 면제, 고속도로통행료 및 공영주차장 주차료 50%할인 등의 혜택을 제공해 왔지만 '06년말 국내 경차보급률은 5.9%로 일본 35.3%, 미국 13.9%, 서유럽 35.4%등에 비해 턱없이 낮은 수준이다.

하지만, 산업연구원은 보고서를 통해 LPG경차가 도입되고 정부의 적극적 경차지원 대책이 이루어질 경우 2015년까지 경차비중이 약16%까지 상승할 것이란 연구결과를 내놓았다.

에너지소비와 관련해서 경차보급률 상승이 무엇을 의미하는지는 별도로 설명하지 않아도 더 잘 알 것이다.

둘째, 국내 자동차메이커에는 새로운 도약의 기회를 제공하고, 나아가 국가경쟁력 향상에도 도움이 될 것이다.

우리나라는 전 세계 LPG자동차 관련 특허의 74%를 보유하

고 있고, LPG자동차 보유대수 면에서도 세계 1, 2위를 자랑하는 LPG차에 한해서는 자타가 공인하는 세계 최고의 기술을 가진 나라다.

국내 자동차사들은 LPG경차 수요로 인해 LPG경차 분야의 기술은 물론이고 전반적 LPG자동차관련 기술을 더욱더 발전시킬 기회를 거머쥐게 되었고, 든든한 내수시장을 기반으로 해외 수출을 위한 발판도 마련하게 된 셈이다.

특히, LPG경차와 함께 LPG하이브리드자동차 허용도 추진되고 있어 휘발유하이브리드자동차 분야에서 기술력이 뒤지는 우리로서는 세계최고의 기술을 기반으로, 에너지절약과 환경성을 모두 충족시키는 LPG하이브리드자동차 기술개발도 더욱 탄력을 받을 수 있게 되었다.

반면에 이러한 기회를 살리기 위해서 풀어야할 과제도 남아있다.

우선, 경차보급 확대를 위해서는 자동차를 자신의 부와 지위를 과시하는 수단이 아닌 순수 이동수단으로 보는 국민들의 의식전환이 무엇보다 필요하다. 일부에서는 이미 자동차에 대한 인식이 점차 변화해가고 있긴 하지만 아직 부족한 것이 현실이다.

가까운 일본의 경우, 경차보급률이 35%를 상회하고 있다. 주요 이용자들은 젊은 이들과 여성, 노인층이며, 특히 지방으로 갈수록 경차의 비중은 점점 높아진다.

특히, 경차만을 전문으로 생산하는 자동차사들이 있을 정도로 경차에 대한 국민적 관심은 상당히 높다. 앞으로 우리나라가 가야할 방향도 일본의 경우와 크게 다르지 않을 것으로 생각한다.

또한 일본이 이렇게 경차보급률이 높아진 이면에는 자동차메이커와 판매회사 등 관련업계와 단체들의 노력이 있었다. 1968년에 설립된 경자동차협회는 현재 전국에 90여개의 사무소를 두고 경자동차관련 세계개선 및 보급환경개선 대책, 홍보활동 등 경차보급을 위해 지속적으로 노력하고 있다.

우리나라도 LPG경차 허용으로 경차보급 확대를 위한 계기를 마련한 만큼 관련 업계와 단체 등을 중심으로 경차보급촉진협의회(가칭)와 같은 협의체를 구성하여 경차보급 확대를 위한 정책제언, 대국민홍보 등 적극적인 노력이 필요할 것이다.

“현행 LPG용기관리 비경제적” LPG산업 발전 위한 정책판단 절실



김형익 P특위 위원장

지난 10월말 협회 김형익 프로판발전특위 위원장은 프로판산업의 현황과 문제점 등에 관해 가스산업신문과 인터뷰가 있었다. 관련내용을 게재한다.

“현행 LPG용기관리제도는 유통비용을 증가시키고 LPG소비자가격을 인상시키는 비경제적인 요소가 많은 만큼 시급한 개선책 마련이 필요합니다”

김형익 한국LPG가스공업협회 프로판발전특별위원회 위원장은 프로판은 LPG를 대표하면서도 LPG자동차 증가에 따른 부탄 수요증가에 밀려 뒷전으로 밀려 있는 것이 사실이라고 말했다.

도서벽지, 달동네 등 취약계층들이 주로 사용하는 프로판의 가격을 낮추는 첫걸음은 LPG용기관리제도를 개선하는 것이고 산업자원부를 비롯한 정책 당국의 정책적인 판단이 절실히 요구된다고 강조했다.

1973년 제정된 LPG용기관리법령은 34년이 지난 지금에도 그대로 유지되고 있다는 것은 기술발전 및 관리방법 개선 등을 고려할 때에도 적절치 않은 단면을 보여 주고 있는 것이라고 설명했다.

김형익 위원장은 용기회전을, 배달비 등을 고려해 LPG공급원가를 계산할 때 영세서민들이 주로 살고 있는 달동네, 도서벽지에는 더 비싼 가격으로 가스를 공급하게 될 상황이 벌어질지도 모른다는 입장이다.

하지만 취약계층이 비싼 LPG를 사용하는 것은 바람직하지 않기 때문에 일정부분의 손실을 LPG업계가 감수함에 따라 LPG공급이 편리한 곳과 동일한 가격으로 가스배달이 이뤄지고 있다고 말했다.

김형익 위원장은 “LPG용기에 의한 가스판매가 점차 줄어들고 소형저장탱크 보급이 활성화되는 것은 LPG유통비용을 낮추고 소비자에 대한 LPG판매가격을 낮추기 위한 노력의 일환”이라고 강조했다.

이러한 LPG업계의 노력을 고려할 때 “현행 매년 재검사를 받아야 하는 20년 이상의 노후 LPG용기에 대해서는 폐기를, 20년 미만의 LPG용기는 적정하게 검사 주기를 조정해 주는 것이 바람직하다”고 강조했다.

그는 이 문제에 대한 정책 결정이 늦어지는 이유로 LPG용기 재검기관과 충전·판매 등 LPG업계의 생각차이 때문이라고 보고 있다.

김형익 위원장은 “에너지 이용이 다양화되고 연료간 경쟁도 치열해지는 현실을 고려한다면 가스안전을 저해하지 않는 최소한의 범위내에서 각종 규제를 완화해야 전체 LPG산업의 발전을 기대해 볼 수 있다”고 강조했다.

그는 “LPG사업자에게 LPG소비자가격을 낮출 수 있는 환경을 정부에서 조성해 줄 때 LPG도 타 연료와의 가격 경쟁력을 회복하는 것이 가능할 것”이라고 말했다.

[가스산업신문 11-30]